

Auto + Reise

DAS CLUBMAGAZIN DES ARCD

1/2025

Titelthema Auf den Spuren von Elvis Presley

Auto Wenn der Verkehr fließen muss

Reise Europäische Kulturhauptstadt Chemnitz

Club Funfacts zu Ihrem Clubmagazin





SIGNAL IDUNA 
füreinander da

Da für jeden Moment

Unsere leistungsstarken Versicherungen für alle

Seit über 110 Jahren begleiten wir Kundinnen und Kunden als verlässlicher Partner für alle Versicherungs- und Finanzfragen durch ihr Leben. Mit maßgeschneiderten Dienstleistungen, erstklassigem Service und persönlicher Beratung. Und das alles selbstverständlich direkt in Ihrer Nähe. Denn darauf können Sie sich bei SIGNAL IDUNA verlassen: dass wir immer für Sie da sind.

[signal-iduna.de](https://www.signal-iduna.de)

Nach mehr als elf Jahren war es an der Zeit, neue Wege zu gehen.

SO ERREICHEN SIE DEN ARCD:

ARCD-CLUBZENTRALE:

Tel. 0 98 41/4 09 500
Fax 0 98 41/4 09 264
club@arcd.de
www.arcd.de
www.facebook.de/arcd.de

REDAKTION AUTO+REISE:

Tel. 0 98 41/4 09 182
redaktion@arcd.de

ARCD-TOURISTIK:

Tel. 0 98 41/4 09 220
touristik@arcd.de

ARCD-REISEBÜRO:

Tel. 0 98 41/4 09 150
Fax 0 98 41/4 09 159
info@arcd-reisen.de
www.arcd-reisen.de
www.facebook.de/arcdreisen

ARCD-VERSICHERUNGSSERVICE:

Tel. 0 98 41/4 09 250
versicherung@arcd.de

ARCD-NOTRUF INLAND:

Tel. 0 98 41/4 09 49

ARCD-NOTRUF AUSLAND:

Tel. 00 49 98 41/4 09 49

Liebe Clubmitglieder,

ja, Sie sehen richtig. Was Sie in Händen halten, ist Ihr ARCD-Clubmagazin Auto+Reise. Nach mehr als elf Jahren fast ohne Veränderung war es an der Zeit, neue Wege zu gehen.

Angefangen beim Titel mit dem neuen Plus-Zeichen, das „Auto“ und „Reise“ verbindet. Dieses Zeichen begegnet Ihnen nun häufiger. Es verknüpft in Auto+Reise die Themen des mobilen Lebens mit den Leistungen und Serviceangeboten Ihres ARCD. Damit symbolisiert es Ihren Mehrwert durch die Clubmitgliedschaft und zeigt Ihre Plus-Punkte.

Es fallen aber noch mehr Veränderungen sofort ins Auge. Das Magazin ist mit einzelnen Ressorts klar strukturiert, das Layout luftig, frisch und modern. Viel Wert legen wir darauf, Ihnen die Menschen nahezubringen, die hinter den Kulissen für Sie arbeiten. Ebenfalls neu: Auto+Reise kommt jetzt regelmäßig alle zwei Monate zu Ihnen. Die nächste Ausgabe liegt also Anfang April in Ihrem Briefkasten. Inklusiv Umschlag verwenden wir für den Druck jedes Heftes nur Papier auf 100 Prozent Recyclingfaserbasis. So sparen wir wertvolle Ressourcen und dürfen nun das Umweltsiegel „Blauer Engel“ tragen. Gleichzeitig bauen wir für Sie die digitalen ARCD-Kanäle unter www.arcd.de und auf Social Media weiter aus.

Wir sind überzeugt, für Sie einen wichtigen Schritt gewagt zu haben. Sagen Sie uns dazu gerne Ihre Meinung, indem Sie online unsere Feedbackfrage beantworten (siehe S. 7), oder schreiben Sie an redaktion@arcd.de. Wir sind gespannt und wünschen viel Lesevergnügen mit Ihrer neuen Auto+Reise.

Mit herzlichen Grüßen



Thomas Schreiner,
Chefredakteur

Inhalt

Start

3 EDITORIAL

4 INHALT

6 FORUM

Die Meinungsplattform für ARCD-Clubmitglieder

Auto

8 EINSTEIGEN

Über Mobilität in allen Facetten

10 WENN DER HELFER NERVT

Experten und Vielfahrer berichten von ihren Erfahrungen mit Assistenzsystemen

14 FAHRBERICHTE

Unterwegs in neuen Fahrzeugen: Kia EV3, Opel Grandland, Mazda e-Skyactiv G 140, Opel Frontera

17 ARCD-CLUBREISEN

19 ARCD-SHOP

20 PÜNKTLICH ZUM ANPFIFF

Ein exklusiver Einblick in den Verkehrsleitstand im Münchner Stadion vor einem Bundesligaspiel

23 ARCD-MITGLIEDERWERBUNG

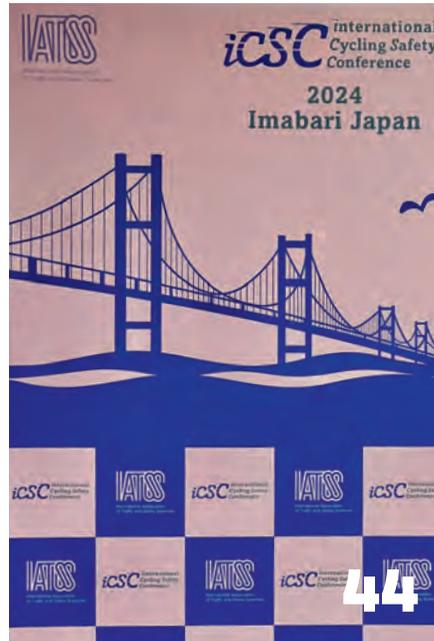
Reise

24 AUFBRECHEN

Über die schönste Zeit des Jahres

26 REISE IN ELVIS' HEIMAT

In den Südstaaten der USA lässt sich in die faszinierende Welt des Ausnahmesängers eintauchen



Plakat der International Cycling Safety Conference ICSC im japanischen Imabari.

32 EISKALTES VERGNÜGEN

Außergewöhnliche Aktivitäten bei Schnee und Eis

34 UNBEKANNTES CHEMNITZ

Die Europäische Kulturhauptstadt 2025 präsentiert sich mit vielfältigen Projekten

Club

36 DURCHBLICKEN

Was ARCD-Mitglieder wissen sollten

38 CO₂ SPAREN BEI FLUGREISEN

Im Flieger lange Strecken zurückzulegen, ist komfortabel. Doch was ist mit dem Klimaschutz?

42 FUNFACTS ZU AUTO+REISE

Hinter den Kulissen des ARCD-Clubmagazins gibt es viele unbekannte Fakten zu entdecken

44 PROJEKT KOMBI-BREMSE

Forschung der Hochschule Pforzheim auf Konferenz zur Fahrsicherheit in Japan vorgestellt

46 INNEHALTEN

Unsere neue Seite zum Rätseln, Lernen und Entdecken – diesmal mit großem Gewinnspiel

47 IMPRESSUM

48 AUS DEN LANDESVERBÄNDEN

50 GLÜCKSBINGER

Wie der ARCD einem Mitglied mit einem Krankenrücktransport geholfen hat



Damit Fans rechtzeitig zum Stadion kommen, steuern Mitarbeiter im Verkehrsleitstand den Verkehr.



26

Wenn der Guide „That’s alright“ anspielt, ist der Spirit von damals förmlich greifbar.

SIMONE EBER, Auto+Reise-Redakteurin, begibt sich ab Seite 26 auf die Spuren des Phänomens Elvis Presley

SIE FINDEN UNS AUCH ONLINE:

Auto+Reise, das Clubmagazin Ihres ARCD, liegt sechs Mal jährlich mit unterhaltsamen und informativen Beiträgen in Ihrem Briefkasten. Noch mehr aktuelles Wissen, Ratgeber und Abwechslung finden Sie jeden Tag auf unserer ARCD-Website unter www.arcd.de – überall da, wo Sie sind.



Wir sind der ARCD



DR. CHRISTIAN ENZ: Wer nahe an den Menschen sein will, muss zu ihnen fahren. Der Vertriebsbeauftragte des ARCD legt zehntausende Kilometer zurück, damit unsere Partner in Sachen Leistungen und Service immer up to date sind. – Seite 12



HORST HOLLER: Ohne unseren Grafiker könnte keine Seite des ARCD-Clubmagazins entstehen. In dieser Ausgabe lüften wir Geheimnisse über Auto+Reise, die außer ihm bisher nur wenige kannten. – Seite 42



PETRA BÖHM: Sie sorgt mit ihren Kolleginnen und Kollegen dafür, dass die ARCD-Notrufzentrale rund um die Uhr erreichbar ist. Ihr Tipp aus Erfahrung: Bei Touren ins Ausland an die Reisekrankenversicherung denken. – Seite 50

Wie jeder andere Club lebt auch der ARCD von seinen Mitgliedern und deren Engagement. Wir wollen zur Debatte anregen und freuen uns auf den spannenden Austausch mit Ihnen.

Nicht unnötig laufen lassen

Jetzt in der kalten Jahreszeit fällt es wieder besonders auf: Der Fahrzeugmotor läuft leicht mal zehn Minuten, bis die Scheiben abgetaut sind. Paketdienste lassen sehr gerne den Motor während der Auslieferung der Pakete laufen. Busfahrer stehen gern mal eine Viertelstunde mit laufendem Motor vor den Schulen direkt vor den wartenden Schülern. Auf Autobahnen mit Stillstand im Stau läuft selbstverständlich der Motor weiter. Ebenso vor einem Bahnübergang usw. Es ist dies zwar unter Bußgeldandrohung verboten, das kümmert aber keinen, weil faktisch keine Kontrolle erfolgt! Und die meisten atmen auch noch den eigenen Dreck (Abgase) ein und meckern über die hohen Spritpreise. Crazy!

Günter Schwarz, 88271 Wilhelmsdorf



Besser sichtbar

A&R 07-08/2024, „Lichtgestalt“

Ihr Artikel über „Ampelmännchen“ hat mich als 67-jährige „Wessi“ zu folgender Überlegung veranlasst: Da die DDR-Ampelmännchen von allen Alternativen die am besten sichtbaren Ampelsymbole sind, sollten wir doch in ganz Deutschland bei Ersatz oder Neuinstallation diese auswählen. Dies könnte auch eine Art Wertschätzung gegenüber unseren ehemaligen DDR-Mitbürgern sein.

Gretel Bauer, 91438 Bad Windsheim

1975 – GURTMUFFEL ODER NICHT? Im Jahr 1975 war die Gesellschaft gespalten. Soll man den Gurt benutzen und als Spießler gelten – oder lieber nicht? 1974 wurde der Einbau des Sicherheitsgurtes in Neufahrzeugen verpflichtend. Die Benutzungspflicht kam allerdings erst 1976. In Auto+Reise warb der KVDB – so hieß der ARCD damals noch – für die Benutzung und Nachrüstung des Gurts. Zahlreiche Anzeigen, unter anderem vom Verkehrsministerium, unterstützten dieses Anliegen.

Intransparenter Telematik-Tarif

A&R 11-12/2024, LB „Ärger über Telematik“

Bei meinen Fahrtbewertungen habe ich sehr häufig „super“ oder „vorbildlich“ oder „weiter so“ als Kommentare gelesen. Was helfen all diese Attribute, wenn der Gesamtfahrwert im gesamten Zeitraum sich nur unwesentlich verändert hat und sich bei 49 und 51 einpendelte, egal wie viel Lob ich erhielt. Die Prozentzahlen schienen eingefroren zu sein. Ich stimme dem Briefeschreiber in den Punkten der Intransparenz der Fahrtbewertungen und der Berücksichtigung bei der Versicherungsprämie zu. Auch in meiner neuen Jahresrechnung hieß es, dass diese Prämie in dem Jahresbeitrag berücksichtigt sei. Für mich aber auch nicht nachvollziehbar. Auch ein Telefongespräch bezüglich Transparenz ergab kein zufriedenstellendes Ergebnis. Mein Fazit: Der Telematik-Tarif ist für mich nicht mehr sinnvoll.

Karsten Paul, 34549 Edertal

Vorfreude auf Skandinavien

Ganz herzlichen Dank für das tolle Urlaubspaket zu Südschweden und Kopenhagen. Die beiden Reiseführer sind toll, zusätzlich sehr viele Infos zur Region und die Karte im Maßstab 1 : 325.000 lässt uns auch die kleinsten Orte finden. Große Unterstützung für unsere Reiseplanung. Nochmals DANKE!!!

Sigrid Pasquale, 50935 Köln

Fülle an Infos

Haben Sie vielen Dank für die übersandte Wertermittlung, die mir als Orientierungshilfe gilt. Gleichzeitig möchte ich einmal mehr der Touristikabteilung für die umfangreichen und hilfreichen Unterlagen danken, die nach Anforderung immer sehr zeitnah zur Verfügung gestellt werden.

Reinhard Lohmeyer, 28357 Bremen



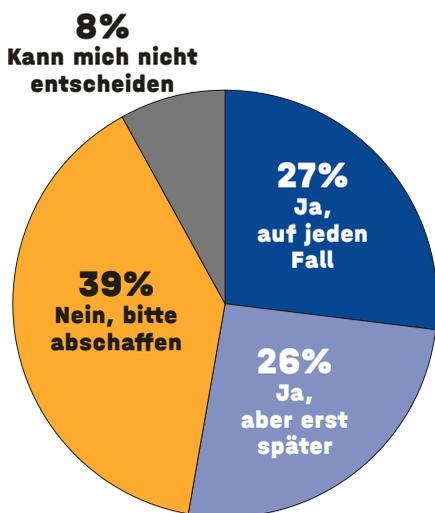
BLICK ÜBER DIE LEITPLANKE

Auto+Reise-Chefredakteur Thomas Schreiner über Ablenkung durch Smartphones am Steuer und höhere Bußgelder zur Abschreckung.

Wenn die Höhe einer Strafe ausdrückt, wie ernst es einem ist, dann hat Italien ein Zeichen gesetzt. Mit über 3.000 Verkehrstoten sind dort 42 Prozent mehr Opfer je eine Million Einwohner im Vergleich zu Deutschland zu beklagen. Kurz vor Jahresbeginn wurden daher zwischen Brenner und Ionischem Meer härtere Strafen bei Verkehrsverstößen beschlossen. Mehr als zehn Kilometer pro Stunde zu schnell: bis zu knapp 700 Euro. Am Steuer mit dem Smartphone hantiert: bis zu 1.000 Euro, bei Wiederholungstätern bis zu 1.400 Euro und drei Monate Führerscheintzug.

DAS HABEN WIR SIE UNTER WWW.ARCO.DE GEFRAGT:

Ab 2035 sollen in der EU keine neuen mit fossilem Kraftstoff betriebenen Pkw mehr zugelassen werden. Soll an diesem „Verbrenner-Verbot“ festgehalten werden?



Und welche Themen bewegen Sie?

Schreiben Sie unter Angabe Ihrer Mitgliedsnummer an redaktion@arcd.de oder an Redaktion Auto+Reise, Postfach 4 40, 91427 Bad Windsheim.

Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften für die Veröffentlichung zu kürzen.

MAN MUSS SICH NUR TRAUEN

Dabei sollte man sich gedanklich davon frei machen, dass die verschärften Sanktionen eine italienische Regierung umgesetzt hat, deren liebste Verkehrsregel wohl „Rechts vor links“ ist. Abseits parteipolitischer Positionen zählt manchmal einfach der Wille zur Konsequenz. Gerade der besonders ablenkende und damit riskante Handyverstoß wird auf unseren Straßen nicht ernst genug genommen. Gegenüber Italien erscheint unser Strafmaß geradezu sozialverträglich. 228,50 Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot sind die Höchststrafe. Fast wirkt es, als müsse dieses Vergehen auf jeden Fall noch erschwinglich bleiben, so wie Miete oder Heizkosten. Autofahrer sind auch Wähler, die darf man nicht verschrecken. Doch eigentlich sollte selbst ein Bußgeld von 100.000 Euro niemandem auch nur eine Schweißperle auf die Stirn treiben. Schließlich ist beim Autofahren wenig so einfach wie das: Handy beiseite, Hände ans Lenkrad. Dov'è il problema, wo ist das Problem?

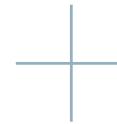
UNSERE NÄCHSTE FRAGE AUF DER ARCD-WEBSITE:

Wie gefällt Ihnen das neue ARCD-Clubmagazin Auto+Reise? Machen Sie jetzt mit unter www.arcd.de/meinung.



Auto

Über Mobilität auf zwei und vier Rädern



Nerven statt helfen
Assistenzsysteme sollen Autofahrer im Alltag eigentlich unterstützen. Im Gespräch mit dem ARCD kommen Vielfahrer aber oftmals zu einem anderen Schluss.
Seite 10



WÜNSCH DIR WAS

Kennen Sie das? Keine Hand frei, es regnet in Strömen und der Fahrzeugschlüssel ist in der Hosentasche? Gedankenübertragung wurde noch nicht erfunden, aber Continental hat eine Innovation vorgestellt, die sich daran annähert. Sensoren am Auto erkennen anhand von Gesichts- und Bewegungsmerkmalen des Fahrers, ob dieser die Heckklappe

oder die Autotür öffnen und den Motor starten möchte. Diese Handlungen werden dann vom Fahrzeug automatisiert vorgenommen. Fremden bleiben die Türen verschlossen; der Fahrer erhält dazu eine Warnmeldung. Technisch erfolgt der berührungslose Zugriff mittels Biometrie und künstlicher Intelligenz.



SPRACHASSISTENT MIT ALLGEMEINWISSEN

Der Sprachassistent von Mercedes greift nun bei Wissensfragen auf Microsofts Internet-Suchmaschine Bing zurück. Die Antworten erfolgen dabei in natürlicher Sprache; Nachfragen und Zusatzinformationen sind ebenfalls möglich. Die Funktion ist als kostenloses Update für Fahrzeuge mit MBUX-System verfügbar.

„Wenn ich die Menschen gefragt hätte, was sie wollen, hätten sie gesagt, schnellere Pferde.“ **Henry Ford**



EINE LEGENDE KEHRT ZURÜCK

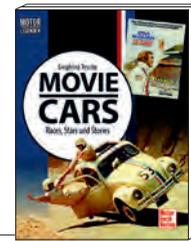
Renault präsentiert mit dem rein elektrisch angetriebenen R5 Turbo 3E eine Sportwagenikone im Stil des legendären R5 Turbo aus den 1980er-Jahren. Über 500 PS, Heckantrieb und viele Leichtbauteile lassen auf eine Rakete auf Rädern schließen.

SITZHEIZUNG FÜR RADLER

Ein kalter Sattel kann bei frostigen Temperaturen unangenehm sein. Eine Sitzheizung, wie mit dem beheizbaren Sattelbezug von Thermrup, ist komfortabel. Die Stromversorgung erfolgt über eine handelsübliche Powerbank (nicht enthalten). Kostenpunkt: 44,95 Euro, inklusive Regenüberzug.



Bücher-Tipps



MOVIE CARS

Siegfried Tesche

Ein rasanter Roadtrip durch die Filmgeschichte mit den berühmtesten Leinwandautos aller Zeiten und Filmstars mit ihren Autoleidenschaften. Und mit viel(en) Geschichte(n).

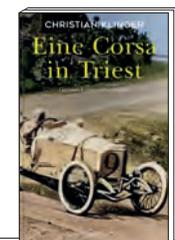
Preis: 29,90 €



MIT DEM WOHNMOBIL AUF EUROPA'S KÜSTENSTRASSEN

Entlang der Schärenringschweden oder der Jadranska Magistrala an der Adriaküste – bei den 20 Wohnmobilerouten in ganz Europa ist das Meer immer in Reichweite. Mit vielen Tipps.

Preis: 29,95 €



EINE CORSA IN TRIEST

Christian Klinger

Der Fall von Ispettore Lamprecht nach dem Ersten Weltkrieg handelt von einem verschwundenen Autokonstrukteur, der einen neuartigen Antrieb entwickelt hat. Spannung garantiert!

Preis: 24 €

Gut gemeint ist nicht imm

Assistenzsysteme sollen Autofahrer vor Gefahren und Unfällen schützen. Warnsignale und Eingriffe können einem aber auch den letzten Nerv rauben. Was Experten und Vielfahrer davon halten und wie weit das hochautomatisierte Fahren bereits ist, haben wir uns genauer angesehen.

TEXT
Wolfgang Sievernich



„**P**iep, piep, piep, ich hab' Dich lieb“, schallte es 1998 aus dem Autoradio. Anders, als Guido Horn dachte, können Pieptöne im Auto aber auch nerven. Verkehrszeichen-erkennung mit Tempowarner, Spurverlassenswarner, Müdigkeitswarner: Im Auto wird heutzutage vor allem Möglichen gewarnt. Es piept, brummt und vibriert. Auf dem Bildschirm blinken Mini-Verkehrsschilder, Spurmankierungen und diverse Symbole um die Wette. Spurhalteassistenten zerren am Lenkrad, Abstandstempomaten beschleunigen und bremsen das Auto im fließenden Verkehr von selbst, und wenn es mal hart auf hart kommt,

verzögert der Notbremsassistent schneller, als ein Mensch denken kann. Etwa ein Dutzend der elektronischen Helferlein finden sich seit dem Jahr 2024 zwingend in Neuwagen wieder.

Wer glaubt, dass sich die Autoindustrie damit nur eine goldene Nase verdient, der irrt. Die Warnungen und Eingriffe haben einen ernsten Hintergrund, den der Unfalltote. Im Jahr 2023 verunglückten rund 2,5 Millionen Verkehrsteilnehmer in Deutschland, über 2.800 verstarben. Die Todeszahlen will die EU bis 2050 auf null senken. Prognosen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zufolge hat jedoch nur der

Notbremsassistent das Zeug dazu, die Unfallzahlen mit Verletzten deutlich zu senken, immerhin über 200.000 mal pro Jahr. Anderen Hilfssheriffs, wie dem Spurhalteassistenten, werden dagegen nur minimale Erfolgchancen eingeräumt.

AUToFahrER VERLIEREN VERTRAUEN

Allein die Präsenz von Assistenzsystemen ist aber kein Garant für mehr Sicherheit. Die akustischen, visuellen und haptischen Aktionen bei einem vermuteten oder tatsächlichen Fehlverhalten des Fahrers können als so belästigend empfunden werden, dass die Lenker überreagieren. „Einige

er gut gemacht

Autofahrer werden aggressiv, versuchen die Systeme auszuschalten und sich damit von ihnen zu befreien; andere werden nervös“, sagt Kay Schulte, Referatsleiter für Unfallprävention beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Ein typischer Aufreger: die Verkehrszeichenerkennung mit Tempowarner. „Man erhält permanent Informationen, auch wenn man nur ein, zwei Kilometer schneller fährt, als erlaubt. Dennoch muss man aufpassen, ob das angezeigte Geschwindigkeitslimit überhaupt stimmt. Das führt beim Autofahrer zu Verunsicherung und Überforderung“, stellt Schulte fest. Es drohe Reizüberflutung und die Gefahr, wichtige Geschehnisse im Verkehr nicht mehr wahrzunehmen. „Wenn das Signal immer das Gleiche ist, egal, was ich da tue, dann geht die Akzeptanz dafür komplett verloren. Man verliert das Gefühl, was wirklich gefährlich ist.“ Schulte empfiehlt der Autoindustrie, Intensitätsstufen einzuführen. „Ein Warnsignal sollte lauter werden, je kritischer die Situation wird.“

Der Experte wirft den Herstellern vor, bei der Entwicklung von Assistenzsystemen den Fokus nur auf die Technik zu legen und psychologische Aspekte außer Acht zu lassen: „Was ist das Risiko? Wie gehen die Menschen später mit dem Assistenzsystem um? Produziere ich Sicherheit oder noch mehr Unsicherheit?“ Er warnt aber auch Autofahrer davor, sich zu sehr auf die Technik zu verlassen. „Assistenzsysteme sollen den Fahrer im Worst-Case-Szenario unterstützen und manche Sachen einfacher machen. Autofahrer dürfen aber kein Vertrauen in die Systeme haben, die sind noch nicht so weit“, mahnt Schulte. Am Ende bleibe der Fahrer stets in der Verantwortung, was auch das Straßenverkehrsgesetz so sieht. Wer beim Abstandstempomat etwa den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zum Vordermann vorsätzlich verkürzt, riskiert einen Auffahrunfall, da auch die Technik nicht zaubern kann. ➤

Tempo bei Level 3 gesteigert

Seit 2022 können Mercedes-Benz-Modelle der S-Klasse und des voll-elektrischen EQS mit dem hochautomatisierten Fahrsystem (Level 3) namens Drive Pilot ausgerüstet werden. Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen Autofahrer auf Autobahnen das Lenkrad loslassen und sich vom Verkehr abwenden. Mercedes-Benz zufolge ist es dem Fahrer erlaubt, Videos zu schauen, Zeitung zu lesen oder zu arbeiten. Er muss jederzeit wieder für die Übernahme bereit sein, wenn das Fahrzeug ihn dazu auffordert oder es die Situation erfordert. Auch in Baustellen oder Tunneln muss er selbst ran, dort funktioniert das System generell nicht. Die Höchstgeschwindigkeit mit aktiviertem System betrug bislang 60 km/h. Nach Genehmigung durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) im Dezember 2024 wird sie von Mercedes-Benz ab Frühjahr 2025 auf 95 km/h angehoben. Bereits gebaute Fahrzeuge erhalten das Update auf die neueste Generation kostenfrei in der Werkstatt oder over-the-air.

Kay Schulte (DVR) rät Autofahrern davon ab, sich zu sehr Nebentätigkeiten zuzuwenden. Das Straßenverkehrsgesetz (§ 1b) verpflichtet selbst beim hochautomatisierten Fahren stets wahrnehmungsbereit zu bleiben. Ein vollständiges Abwenden vom Verkehr sei daher nicht zulässig. Die Verantwortung liege weiterhin voll beim Fahrer.



Oben links: Auf deutschen Autobahnen dürfen hochautomatisierte Fahrzeuge ab Frühjahr 2025 selbstständig bis zu 95 km/h schnell fahren. Oben rechts: Der Autofahrer darf sich währenddessen einigen fahrfremden Tätigkeiten zuwenden und den Blick vom Verkehr wegdrehen.

Unten links: Türkisfarbene Leuchten im Scheinwerfer und den Rückleuchten könnten in Zukunft vielleicht auf hochautomatisierte Fahrzeuge hinweisen. Unten rechts: Dem Fahrer wird der hochautomatisierte Modus im Bildschirm farblich angezeigt.



„Den Spurhalteassistenten schalte ich sofort ab.“

INGO SCHMITZ, Senior Key Account Manager, Fahrzeug: Seat Tarraco, Jahresfahrleistung: 100.000 km



Ingo Schmitz ist ein Vielfahrer, wie er im Buche steht. Der Außendienstler spult pro Jahr rund 100.000 Kilometer im Auto ab, vorwiegend auf der Autobahn.

Auf Assistenzsysteme will er dabei nicht mehr verzichten, auch wenn das nicht für alle gilt. „Den Spurhalteassistenten schalte ich sofort ab“, sagt Schmitz. „Kommt man etwa bei der Benutzung des Radios an das Lenkrad, greift der sofort ein. Das stört mich massiv.“ Gut findet er dagegen Totwinkelwarner, Regensensor, das blendfreie LED-Fernlicht und den Abstandsregeltempomaten mit Aufprallwarner. Letzterer hat ihn schon vor Unfällen bewahrt, etwa am Stauende. Auch die Einparkhilfe benutzt er täglich, achtet bei der Bestellung seiner Dienstwagen aber immer auf das Häkchen bei der Rückfahrkamera. „Ich muss oft

relativ eng einparken, trotz Dauerpiepton bleiben dann immer noch zehn bis 15 Zentimeter Platz übrig.“ Wenig hält er dabei vom automatischen Einparkassistenten seines Seat Tarraco. „Ich glaube, dass ich zehnmal besser und in viel kleinere Lücken einparke als das Ding.“

Grundsätzlich kann er sich dennoch vorstellen, das Steuer aus der Hand zu geben. „Wenn man Zeit hat, würde ich das hochautomatisierte Fahren aktivieren. Ich fahre aber einfach gerne Auto, weshalb es mir schwerfallen dürfte, das System ständig einzuschalten.“



„Der Fernlichtassistent reagiert zu langsam.“

DR. CHRISTIAN ENZ,
Leiter Vertrieb und Kooperationen,
Fahrzeug: Überwiegend VW Touran,
Jahresfahrleistung: 80.000 km

Für Dr. Christian Enz sind Assistenzsysteme Fluch und Segen zugleich. Sie schützen ihn vor Karambolagen und Unfällen, bleiben aber nicht fehlerfrei.

„Der Fernlichtassistent reagiert zu langsam.“ Obwohl der Gegenverkehr bereits mehrfach die Lichthupe betätigt, blende das System viel zu spät ab, missbilligt Enz. Geholfen hat ihm dafür bereits mehrfach der Notbremsassistent. „Auf einem Parkplatz habe ich beim Rückwärtsfahren einen Poller übersehen. Ich wäre wahrscheinlich draufgefahren, wenn der Notbremsassistent nicht abrupt eingegriffen hätte.“

Enz schätzt allerdings nicht alle Eingriffe in den Fahrbetrieb, so wie die des Spurhalteassistenten. Bei seinem Zweitwagen, einem chinesischen MG Marvel R, versetze das Fahrzeug mit aktiviertem Spurhalteassistenten in Baustellen urplötzlich oft um einen halben Meter. Aus Sicherheitsgründen schalte er die Hilfe auf Autobahnen

daher lieber ab. Einschalten würde er dagegen autonome Funktionen, sofern sie vollständig getestet seien. „Bei schlechtem Wetter, bei dem Assistenzsysteme besonders wichtig sind, fallen diese oft noch aus; der Fahrer muss dann sofort übernehmen. Derzeit sehe ich diese Schnittstelle noch als zu problematisch an.“



„Grundsätzlich würde ich dem System eine Chance geben.“

SEBASTIAN ERKES, Geschäftsführer,
Fahrzeug: Ford Kuga, Jahresfahrleistung: 50.000 km

Sebastian Erkes fährt nicht nur Auto. Der Geschäftsführer eines Nutzfahrzeughandels bewegt beruflich auch schwere Lkw und kennt sich mit Assistenzsystemen aus. Gefahrensituationen sind ihm nicht fremd, besorgt zeigt er sich aber darüber, wenn diese vom elektronischen Helfer selbst ausgelöst werden.



„Der Spurhalteassistent überrascht dich bei Lkw oder Pkw mit Anhänger mit Aktionen, die du nicht geplant hast, etwa bei Seitenwind. Normalerweise legt man etwas Gegendruck auf das Lenkrad, damit der Gegenlenker nicht so massiv ausfällt und lässt das Fahrzeug gewähren. Wenn das Assistenzsystem den Wagen aber plötzlich zurückdrückt, gibt es ihm einen Impuls zum



Schlingern“, beobachtet Erkes. Deshalb schalte er den Spurhalteassistenten bereits kurz nach Fahrtantritt aus. Beim Pkw fährt er lieber klassisch, meist ohne Unterstützung. Mit Ausnahmen: Im schwimmenden Verkehr vertraut er sich dem Abstandstempomaten an und hört auf unbekanntem Terrain auch dem Tempowarner zu.

Das hochautomatisierte Fahren befürwortet er. „Grundsätzlich würde ich dem System eine Chance geben“, sagt Erkes. „Menschen legen ihre Vollkasko-Mentalität in die Hände eines Smarthomes, warum sollten dann Autos nicht auch automatisiert fahren können?“

Julian Greiwe aktueller Dienstwagen, ein VW Golf, besitzt weniger Assistenzsysteme als sein vormaliger Skoda Octavia. Schmerzlich vermisst der Vertriebler dabei den Totwinkelwarner. „Wenn man viel unterwegs ist, ist der Sicherheitsaspekt beim Überholen mit dem Assistenten doch sehr groß“, sagt Greiwe. Das gilt aber nicht für alle Helferlein. „Ich bin kein Freund vom Spurhalteassistenten, den schalte ich immer aus. Auf meinem Nachhauseweg gibt es eine Stelle ohne Fahrlinienbegrenzung an einer Fußgängerinsel, bei dem mich das Auto sonst regelmäßig in den Wald lenkt.“ Anders als der Octavia greife der Golf jedoch viel sensibler in die Spurführung ein. Sensibel geht Greiwe mit der zugelassenen Höchst-



„Ich verlasse mich nicht auf die Verkehrszeichenerkennung.“

JULIAN GREIWE, Key Account Manager,
Fahrzeug: VW Golf Variant, Jahresfahrleistung: 65.000 km

geschwindigkeit um. „Wenn ich es nicht genau weiß, fahre ich lieber langsamer als schneller.“ Der Grund: „Ich verlasse mich nicht auf die Verkehrszeichenerkennung.“ Das Assistenzsystem zeige zu oft falsche Geschwindigkeitsbeschränkungen an.

Da Greiwe in seinem Leben schon mal einen Auffahrunfall am Stauende erleben musste, weiß er, was er in jüngerer Zeit am Notbremsassistenten hat. „Das Auto hat früher eingegriffen und eine sehr gefährliche Situation abgewendet. Das wäre sonst schiefgegangen.“

Positiv steht er dem hochautomatisierten Fahren gegenüber. „Für das, was ich tagtäglich im Beruf so brauche, wäre Level 3 Gold wert.“ Allerdings fehlt ihm noch das Vertrauen, sich von einer Maschine kutschieren zu lassen, ohne hinzublicken. ●



WOLFGANG SIEVERNICH hat verschiedene Erfahrungen mit Warntönen in Testfahrzeugen gemacht. Während es die asiatischen Hersteller meist zu gut meinen, versuchen sich die Deutschen eher in Zurückhaltung.



Die ausziehbare Ablagefläche der Mittelkonsole erlaubt das Abstellen eines Laptops.

Die schmal gestalteten Heckleuchten ermöglichen einen breiten Zugang zum Kofferraumabteil.



Bezahlbarer Einsteiger

Platz, Alltagstauglichkeit und attraktive Einstiegspreise sollen Kunden vom neuen Kia EV3 überzeugen.

Elektrische SUV sind immer groß und teuer? Aber nicht doch. Der neue Kia EV3 ist kaum größer als ein Golf und kostet ab 35.990 Euro. Das rein elektrische Kompakt-SUV bietet Platz für fünf Personen samt Gepäck, eine alltagstaugliche Reichweite, eine umfangreiche Ausstattung und kann



Das Panoramadisplay, bestehend aus drei Bildschirmen, ist serienmäßig enthalten.

je nach Bedarf sogar kleine Baumarkt-Einachser an den Haken nehmen. Ein Motor (150 kW/204 PS), zwei Akku-größen (58,3 und 81,4 kWh) und drei Ausstattungsvarianten (Air, Earth, GT-Line) stehen zur Wahl.

LADEN INNERHALB VON 30 MINUTEN

Je nach Akku-Kapazität lassen sich Reichweiten von 414 bis zu 605 Kilometern nach WLTP realisieren. Autofahrer benötigen bei beiden Akku-Versionen nur etwa 30 Minuten Zeit, um am Schnelllader von 10 auf 80 Prozent nachzuladen. Wer sich bei Ladepausen gerne mal aufs Ohr legen würde, könnte an elektrischen Liegesitzen (nur GT-Line, im Paket 1.190 €) Gefallen finden. Langeweile muss beim Warten nicht aufkommen: Im Laufe des Jahres

will Kia Konnektivitäts- und Unterhaltungsangebote mit Streams, Filmen und Spielen nachschieben. Wer in der Ruhezeit lieber arbeitet und eine sichere Abstellfläche für den Laptop sucht, für den gibt es gegen Aufpreis (1.700 €, im Paket) eine ausziehbare Mittelkonsole. Damit sich der Stopp bei niedrigen Außentemperaturen nicht in die Länge zieht, erhalten EV3-Kunden serienmäßig ein Akku-Vorheizsystem. Auf dem Weg zur Schnellladesäule wird der Akku automatisch vorgewärmt, sofern der Fahrer den Routenplaner eingeschaltet hat. Empfehlenswertes Extra: eine Wärmepumpe (1.000 €) zur Innenraumklimatisierung. Sie verbessert im Winter Akku- und Ladeleistung.

Und wie fährt er sich? Komfortabel. Beim Tritt auf das Fahrpedal beschleunigt das bis zu zwei Tonnen schwere Gefährt kräftig und gleichmäßig. Im Innenraum bleibt es dabei still; Wind- und Abrollgeräusche sind kaum hörbar. Der Verbrauch soll bis zu 16,2 kWh betragen, was jedoch im Praxistest zu überprüfen wäre.



WOLFGANG SIEVERNICH glaubt, dass Kia mit dem erschwinglichen Kompakten mehr Kunden für die E-Mobilität begeistern kann.

KIA EV3

Motor Elektro: 150 kW/204 PS, 283 Nm **Normverbrauch** 14,9-16,2 kWh, 0 g CO₂/km (WLTP) **L x B x H** 4,30-4,31 x 1,85/2,08 x 1,56-1,57 m **Kofferraum** 460-1.251 l (+Frunk 25 l) **Zuladung** 350-470 kg **Anhängelast** 500-1.000 kg **Stützlast** 100 kg **Akku-Kapazität** 58,3 u. 81,4 kWh **Reichweite** 414-605 km **Preis ab** 35.990 €

Eine Reise wagen

Den Opel Grandland gibt es als Mildhybrid und reine E-Version. Ein aufladbarer Plug-in-Hybrid folgt im Sommer.

Wenn in der automobilen Welt von Flaggschiffen die Rede ist, geht es meist um die prestigeträchtigsten Modelle eines Herstellers. Bei Opel waren das in der Vergangenheit etwa Diplomat und Senator. Heute soll der neu entwickelte Grandland diese Aufgabe übernehmen.

Statt wie bei den alten Recken großvolumige Benzinmotoren zu verwenden, setzt Opel im SUV auf zwei Hybridantriebe und drei Elektroversionen. Den Einstieg (ab 36.400 €) markiert ein 100 kW/136 PS starker 1,2-Liter-Turbobenziner mit 48-Volt-Mildhybridtechnik. Obwohl es der Dreizylinder auf dem Papier nicht vermuten lässt, begeistert das kleine

Triebwerk auf der ersten Testrunde mit stetem Durchzug beim Beschleunigen. Mit der 3.750 Euro teureren Plug-in-Hybrid-Version (143 kW/195 PS) sollen sich bis zu 85 Kilometer rein elektrisch zurücklegen lassen. Kaufinteressenten müssen sich aber noch bis zum Sommer gedulden. Ein Diesel ist nicht mehr im Programm.

FAST 700 KILOMETER E-REICHWEITE

Bereits jetzt zu haben und Opels ganzer Stolz ist der Grandland Electric. Erstmals gibt es das große SUV in drei elektrischen Antriebsversionen ab 46.750 Euro. Bei gleicher Motorleistung (157 kW/213 PS) unterscheiden sich Akku-Kapazität, Ladeleistung und



Sobald der Motor gestartet wird, strahlen die Heckleuchten und der Opel-Schriftzug rot.



Neben Touchflächen gibt es auch physische Tasten zur Bedienung.

Reichweite. Mit dem kleineren Akku (73 kWh) sind bis zu 523 Kilometer nach WLTP erzielbar; mit dem größeren (82,2 kWh) bis zu 582. Zusätzlich folgt im Frühjahr eine Long-Range-Ausführung mit 97-kWh-Akku, die eine Reichweite von bis zu 700 Kilometern ermöglichen soll. In jedem Fall genug für längere Urlaubsfahrten. Eine halbe Stunde Pause reicht bereits aus, um den Akku am Schnelllader wieder von 20 auf 80 Prozent aufzufüllen.

Fahrdynamisch gefällt der Grandland Electric mit homogener Beschleunigung. Das Fahrwerk hat Opel straff ausgelegt, sodass Kurven zügig genommen werden können. Größere Bodenwellen bleiben aber spürbar.

Der ausschließlich als Fünfsitzer erhältliche Wagen bietet auf allen Sitzen ausreichend Platz. Ein großer Kofferraum und eine hohe Zuladung machen das Familien-SUV auch für den langen Urlaub perfekt.



WOLFGANG SIEVERNICH findet, dass die Reichweite des elektrischen Grandland nicht mehr als Ausrede gegen die E-Mobilität taugt.

OPEL GRANDLAND

Motor Benzin: 1,2-l-Dreizylinder-Turbo (Mildhybrid), 100 kW/136 PS, 230 Nm; Plug-in-Hybrid: 1,6-l-Vierzylinder-Turbo, 110 kW/150 PS, 300 Nm + E-Motor 92 kW/125 PS, 118 Nm - Systemleistung 143 kW/195 PS, 350 Nm; Elektro: 157 kW/213 PS, 345 Nm **Normverbrauch** 0,8-5,6 l S, 19-128 g CO₂/km (WLTP); 16,9-18,5 kWh, 0 g CO₂/km (WLTP) **L x B x H** 4,65 x 1,93/2,10 x 1,67 m **Kofferraum** 550-1.645 l **Zuladung** 520-580 kg **Anhängelast** 850-1.500 kg **Stützlast** 80 kg **Akku-Kapazität** 17,9 kWh (Plug-in-Hybrid); 73 und 82,2 kWh **Reichweite** 85-87 km (Plug-in-Hybrid); 504-582 km (Elektro) **Preis ab** 36.400 €



Mit einem halben Liter mehr Hubraum verhilft der neue Einstiegsbenziner dem Mazda 3 zu mehr Kraft bei niedrigen Drehzahlen.

mit sechs manuell geschalteten Gängen sind deutlich: Das maximale Drehmoment von 238 Newtonmetern liegt bereits bei 3.300 U/min an. Vielleicht noch wichtiger ist, dass zwischen 1.000 und 4.500 U/min stets genügend Drehmoment zur Verfügung steht, um höchst schaltfaul zu fahren.

ENTWICKLUNG NOCH NICHT AM ENDE

Auf der Testroute gelingt es im unteren und mittleren Tempobereich mühelos, zu beschleunigen, ohne herunterschalten zu müssen. Nicht

„Wir erreichen ein angenehmeres Fahrgefühl.“

JOCHEN MÜNZINGER, Mazda-Pressesprecher

zuletzt dank einer neuen Ausgleichswelle entwickelt sich die Lärmkulisse bei moderater Fahrweise auffällig unauffällig; sobald man den Gasfuß kräftig durchdrückt, knurrt der Vierzylinder allerdings deutlich vernehmbar. Stellt sich schließlich noch die Frage nach dem WLTP-Verbrauch, der bei 5,9 Litern Super (133 g CO₂/km) liegt. Nach rund 100 Kilometern gemischter Testroute weist der Bordcomputer 6,5 Liter aus. Da kann man im praktischen Fahrbetrieb bei einem leer 1,5 Tonnen wiegenden Fahrzeug nicht meckern. Allerdings verrät der Seitenblick zum Zweiliter-Vorgängermodell mit 150 PS dort einen geringeren WLTP-Verbrauch von nur 5,5 Litern (125 g CO₂/km).

Der Mazda 3 e-Skyactiv G 140 steht ab 28.640 Euro in der Preisliste, die Stufenhecklimousine Fastback startet bei 29.140 Euro. Der Mazda CX-30 e-Skyactiv G 140 kostet ab 29.440 Euro. Übrigens plant Mazda wohl, diesen Motor in weiteren Entwicklungsstufen künftig auch in anderen Baureihen einzusetzen. Hierbei ist die Rede von Vollhybridsystemen – ein Schritt, der von außen betrachtet überfällig ist. ●



GUNDEL JACOBI konnte die Vorzüge eines hubraumstarken Motors auskosten – einer Technologie, die heutzutage eher verpönt ist.

Eigener Kurs

Ein neuer Basismotor soll bei Mazdas Kompakten den Komfort steigern. Eine technische Angabe macht auf dem Papier allerdings stutzig.

Mazda lässt sich nicht beirren, der Kurs der Japaner ist klar: Während sich in der Autobranche längst die Hubraumverkleinerung turboaufgeladener Motoren durchgesetzt hat, entwickelt der fernöstliche Autobauer weiterhin vergleichsweise hubraumstarke Triebwerke. Pressesprecher Jochen Münzinger erklärt diese ungewöhnliche Mazda-Strategie: „Wir erreichen durch mehr Hubraum und Drehmoment sowohl ein angenehmeres Fahrgefühl als auch eine verbesserte Laufkultur des Motors.“

Fakt ist: Als neues Basistriebwerk für die kompakten Mazda 3 und CX-30 kommt nun der 103 kW/140 PS starke e-Skyactiv G 140 unter die Haube, der mit 2,5 Litern Hubraum und vier Zy-



Der neue 2,5-Liter-Benziner kommt auch im Crossover CX-30. Der Einstieg in das Modell wird wie beim Mazda 3 um 950 Euro teurer.

lindern eine deutliche Ansage ist. Der Benziner, der mit milder Elektrounterstützung durch einen Startergenerator arbeitet, ersetzt den Zweiliter-Motor mit 122 beziehungsweise 150 Pferdestärken. Die Fahreindrücke im Mazda 3



Glanzlichter des Balkans



Foto & Veranstalter: Geoplan KIWI Tours GmbH, Kapuzinerstr. 7a, 80337 München

28.09. bis 07.10.2025

Pro Person im Doppelzimmer € 1.990,- / Aufpreis Einzelzimmer € 310,-

Die Länder im Balkan befinden sich im Aufschwung und bieten unberührte Natur in vielen eindrucksvollen National- und Naturparks, mit wilden Berglandschaften und weiten Seengebieten. Zudem kommen Kulturliebhaber voll auf Ihre Kosten: die Region ist gespickt mit UNESCO Weltkulturerbestätten wie Ohrid in Mazedonien, Berat in Albanien und Kotor in Montenegro. Vollendet wird eine Balkanreise durch die Authentizität der Einwohner, kulinarische Köstlichkeiten und die Lebendigkeit der Traditionen.

Reiseverlauf:

- 1. Tag:** 28.09.2025
Deutschland - Mazedonien
- 2. Tag:** 29.09.2025
Skopje - Mavrovo - Ohrid
- 3. Tag:** 30.09.2025
Ohrid - Sveti Naum - Korca
- 4. Tag:** 01.10.2025
Korca - Gjirokaster
- 5. Tag:** 02.10.2025
Gjirokaster - Berat - Tirana
- 6. Tag:** 03.10.2025
Tirana - Shkodra - Skutarisee
- 7. Tag:** 04.10.2025
Budva - Cetinje - Njegusi - Perast - Kotor
- 8. Tag:** 05.10.2025
Budva - Podgorica - Tara Canyon - Pec
- 9. Tag:** 06.10.2025
Pec - Prishtina - Skopje
- 10. Tag:** 07.10.2025
Rückreise

Leistungen:

- Flüge mit Lufthansa ab/bis Frankfurt nach Skopje und zurück in der Economy Class/20 kg Freigepäck
- Flughafensteuern, Sicherheitsgebühren, Luftverkehrssteuern und Treibstoffzuschläge
- 9 Übernachtungen in Hotels der Comfort- und Superior-Kategorie
- 9x Frühstück und 9x Abendessen (Abendessen exkl. Getränke)
- 1 x Rohschinkenverkostung in Njegusi
- Fahrten im modernen, klimatisierten Reisebus
- qualifizierte, deutschsprachige wechselnde Reiseleitungen (pro Land durchgehend)
- Ausflüge und Besichtigungen inkl. aller Eintrittsgelder lt. Programm
- Ausführliche und informative Reiseunterlagen
- 1 Reiseführer pro Buchung
- Reisebegleitung aus dem ARCD-Reisebüro

CLUBREISEN MIT DEM ARCD

Neben örtlichen Reiseleitern ist auf unseren Reisen auch immer eine Begleitung aus dem ARCD-Reisebüro mit dabei.

Charmantes Baltikum

19.09. bis 26.09.2025

Pro Person im Doppelzimmer € 1.595,-

Aufpreis Einzelzimmer € 330,-



Foto: stock.adobe.com/@nuwanda, Veranstalter: Gebeco GmbH & Co. KG, Holzkoppelweg 19, 24118 Kiel

Im Reisepreis inbegriffen

- Zug zum Flug (2. Klasse)
- Flüge mit Air Baltic in der Economy-Class ab/bis München bis Tallinn/ab Vilnius
- Luftverkehrssteuer, Flughafen- und Flugsicherheitsgebühren
- Rundreise/Ausflüge im landestypischen Klein- bzw. Reisebus mit Klimaanlage
- Transfers am An- und Abreisetag
- 7 Übernachtungen (Bad oder Dusche/WC) in 4-Sterne-Hotels (Landeskategorie) inkl. lokale Steuern in Tallinn, Riga, Klaipeda und Vilnius
- 7x Frühstück, 6x Abendessen
- Deutsch sprechende qualifizierte Gebeco Erlebnisreiseleitung
- Stadtrundgänge in Tallinn, Riga und Vilnius
- Besuch der Ratsapotheke in Tallinn
- Strandspaziergang im Ostseebad Pärnu
- In der Lettischen Schweiz
- Am bewegenden Berg der Kreuze
- Klaipeda und das „Ännchen von Tharau“
- Tagesausflug auf die Kurische Nehrung
- Fotostopp an der Wasserburg Trakai
- Einsatz von Audiogeräten
- Alle Eintrittsgelder und Nationalparkgebühren
- Ausgewählte Reiseliteratur
- Reisebegleitung aus dem ARCD-Reisebüro



Infos und Buchung:

ARCD-Reisebüro, Tel. 0 98 41/4 09 140,
www.arcd-reisen.de, info@arcd-reisen.de

Aus Alt mach Neu



Aus Opel Crossland wird Frontera – der Name hat Historie. Das Modell greift aber vor allem neue Philosophien auf.

Als 1991 der Opel Frontera präsentiert wurde, gab es noch lange keinen SUV-Hype. Dafür war der Rüsselsheimer ein echter Off-roader. 4x4-Antrieb sucht man beim namensgleichen Nachfahren vergeblich. Stattdessen schwirren Begriffe wie Detox, Nachhaltigkeit und „Greenovation“ im Raum. Was sich dahinter verbirgt? Fangen wir mit dem letzten neudeutschen Wort an: Auch beim Frontera verfolgt Opel die Bemühungen, die Flotte auf elektrifizierte Antriebe umzustellen. So ist das SUV als Mildhybrid mit 48-Volt-Technologie ab 23.900 Euro als 100- und 136-PS-Version



Dank einer statischen Dachlast von 240 Kilogramm lässt sich ein Dachzelt aufstellen.

erhältlich. Vorteil: Keine Reichweiten-sorgen, mäßiger Verbrauch und die Möglichkeit, sieben Passagiere – zwei davon eher Kinder – zu befördern (800 Euro für Extrasitze).

Beim vollelektrischen Frontera will Opel mit einem attraktiven Angebot der Elektro-Flaute entgegenwirken. Mit 28.990 Euro Basispreis ist der Frontera das derzeit günstigste deutsche E-Auto.

Käufer bekommen ein alltagstaugliches E-SUV – jedoch mit Abstrichen: Mit seinen 113 PS zeigt sich der E-Frontera deutlich weniger spritzig beim Anfahren, als man es von anderen Elektroautos kennt. Die Reichweite von 305 Kilometern ist ausreichend, Laden verläuft aber eher schleppend, wenn man auf den 7,4-kW-Onboard-Charger setzt (DC-Laden: 100 kW). Da lohnt es sich, 400 Euro mehr für 11 kW in die Hand zu nehmen. Eine Version mit größerem Akku und etwa 400 Kilometern Reichweite soll bald folgen.

KONZENTRATION AUFS WESENTLICHE

Auf Detox treffen wir im Innenraum. Dieser ist herrlich aufgeräumt und auf die wesentlichen Elemente fokussiert. Alle wichtigen Funktionen lassen sich mit wenigen Tasten bedienen.



Der Innenraum setzt auf Detox – nur wirklich essenzielle Elemente sind vorhanden.

Fehlt noch das Thema Nachhaltigkeit: Im gesamten Interieur wie auch bei den neuen, optional bestellbaren Ergonomiesitzen setzten die Entwickler auf recycelte Materialien.

Wer nun trotz aller neuer Philosophien nach Gemeinsamkeiten mit dem Ur-Frontera sucht, sollte auf das Karosserie-Design achten. Da erinnert die Kantigkeit deutlich an den Kult-Allradler. Das wird besonders klar, als wir auf unserer Testfahrt auf mallorquinischen Serpentinaen einem Frontera älteren Semesters begegnen.



JESSICA BLANK findet, E-Autos müssen nicht immer 300 PS haben. Für den Alltag reichen die 113 PS des vollelektrischen Frontera völlig aus.

OPEL FRONTERA

Motoren Benzin: 1,2-l-Dreizylinder-Turbo (Mildhybrid), 74 kW/100 PS und 100 kW/136 PS, 205 und 230 Nm; Elektro: 83 kW/113 PS, 124,5 Nm **Normverbrauch** 5,2-5,5 l S, 118-123 g CO₂/km (WLTP); 18,2-18,5 kWh, 0 g CO₂/km (WLTP) **L x B x H** 4,39 x 1,85/2,02 x 1,64 m **Kofferraum** 460-1.600 l **Zuladung** 486-644 kg **Anhängelast** 350-1.250 kg **Stützlast** 65 kg **Akku-Kapazität** 44 kWh **Reichweite** 305 km (WLTP) **Preis** ab 23.900 €

ARCD+Shop

DCC-Campingführer 2025



Auf 920 Seiten befinden sich über 1.600 Campingplätze in Deutschland und 4.500 im restlichen Europa. Mit seiner klaren 5-Sterne-Klassifizierung leistet der Campingführer des DCC eine wertvolle Unterstützung bei der Reisplanung: Detailinformationen zu den einzelnen Plätzen, Emailadressen, GPS-Angaben, Übersichtskarten der Reiseländer sowie eine integrierte Deutschlandkarte und auch Informationen zu den Umweltzonen in Europa sind enthalten.

Ein besonderer Service für 2025: Der ins Buch integrierte „Stellplatzführer Deutschland“ listet eine große Auswahl an Stellplätzen, die auch Gespanne aufnehmen.

Art.-Nr. 151631 € 23,90

Verbandkasten

Inhalt nach DIN 3164:2022 und gesetzlicher Vorschrift der StVZO § 35 h. Alle Steriltteile verwendbar bis 02-2029.

Art.-Nr. 151431 € 11,-



PINGI Auto-Entfeuchter

Jahrelang einsetzbar; umweltfreundlich; Farbindikator zeigt an, wenn der Pingi vollgesogen ist; nach wenigen Minuten in der Mikrowelle wieder verwendbar; keine Tropfen- oder Fleckenbildung

Art.-Nr. 101054 € 8,-

Ottinger Schuhkralle Yeti

Spikes im Fersen- und Schuhspitzenbereich, Kette im Laufsohlenbereich, Größe 38 bis 46

Art.-Nr. 151453 € 23,90



LED-Warnblinkleuchte

Kleinste zugelassene Warnblinkleuchte, auch für PKW-Handschuhfach geeignet, TÜV-geprüft K452, ADR-geprüft, ohne Batterien, betriebsbereit durch zwei Monozellen 1,5V, Maße: 90 x 30 x 208 mm

Art.-Nr. 151454 € 24,75



Kungs Eiskratzer & Schneebesens

Max-IS

52 cm lang, drehbare Schaber Klinge, robuste und lackschonende Borsten, Kerbe zum Säubern der Scheibenwischerblätter, ergonomisch geformter Stiel

Art.-Nr. 151458 € 7,50

Max-IS Junior

38 cm lang

Art.-Nr. 151456 € 5,50



Tele-IS

Teleskop-Stange 77-105 cm lang

Art.-Nr. 151472 € 13,-



Arctic-IS

34 cm lang, wasserdichter Handschuh, warmes und weiches Innenfutter

Art.-Nr. 151471 € 6,50

Frost-IS

21 cm lang, Schaberkante mit Eiszähnen

Art.-Nr. 151459 € 3,30



Telefonische Bestellannahme: 0 98 41/4 09 500

Online-Bestellung: www.arcd.de/shop

Schriftliche Bestellung an:

ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland
Postfach 440, 91427 Bad Windsheim,
oder per Mail shop@arcd.de



Lieferung erfolgt wahlweise gegen Rechnung oder bei hinterlegter Bankverbindung per Lastschrift. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer zzgl. Versandkostenanteil (€ 5,-, ausgenommen Einzelbuchbestellungen).

Pünktlich zum Anpfiff

Wenn 75.000 Fußballfans ein Ziel haben - rechtzeitig zum Anpfiff im Münchner Stadion zu sitzen - ist das eine Belastungsprobe für Verkehrsnetz und Parkraummanagement. Ein Besuch im Verkehrsleitstand bei einem Bundesligaspiel.

TEXT
Bettina Glaser

FOTOS
Bettina Glaser

Es ist Freitagabend, der elfte Bundesligaspieltag. Das Münchner Stadion ist ausverkauft. 75.000 Fans werden zum Anpfiff um 20.30 Uhr erwartet. Auf dem Spielplan steht die Partie FC Bayern gegen den FC Augsburg. Ein bayerisches Derby. „Das bedeutet, wir erwarten heute besonders viele Verkehrsteilnehmer, die Fans vom FC Augsburg sind und die mit dem Pkw anreisen“, sagt Alexander Karl, Leiter der Verkehrsleitzentrale des Mobilitätsreferats bei der Landeshauptstadt München. Und die sollen alle pünktlich mit den Fans des FC Bayern im Stadion sitzen. Draußen wirbeln ein paar Schneeflocken vom Himmel und es weht ein eisiger Wind. „Die Leute werden bestimmt später

Zum Bundesligaspiel im Münchner Stadion reisen viele Fans mit dem Auto an. Entsprechend voll wird es auf den Straßen und Zufahrten zu den Parkhäusern.





Damit sich die Ränge rechtzeitig füllen, sind bei der Anreise viele kleine Eingriffe im Hintergrund nötig.

kommen, denn es ist kalt. Ab 18 Uhr wird's losgehen“, vermutet Adil Badruk, Operator in der Verkehrsleitzentrale im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Außerdem würden viele arbeiten und deshalb gleichzeitiger anreisen als bei Samstagsspielen.

VERSTOPFTE AUTOBAHN

Noch rollen nur wenige Fahrzeuge am Stadion vorbei und es ist Platz für mehr als 10.000 Autos in den Parkhäusern, als Badruk dreieinhalb Stunden vor Spielbeginn im achten Stock des Stadions seinen Arbeitsplatz bezieht und den Computer mit den acht Bildschirmen hochfährt. Nach und nach trudeln weitere Kollegen im

Verkehrsleitstand ein: ein Mitarbeiter der Autobahn GmbH, zwei Mitarbeiter vom Parkraumbetreiber APCOA und ein Vertreter der Autobahnpolizei. Jeder steuert etwas zum Süßigkeitenbuffet bei – ein erstes Anzeichen für einen langen Fußballabend. Ronny Klementz, Operator bei der Autobahn GmbH, verfolgt über seine Bildschirme den Verkehr auf der A9, auf der A99

und der A8. Er kann allein auf 160 Kameras entlang der A9 zwischen Holledau und Schwabing zugreifen. Besonders viel Verkehr kommt an diesem Tag natürlich aus der Augsburger Richtung über die A99. Alles läuft wie angekündigt. Ab 18 Uhr wird der Verkehr gefühlt minütlich stärker. Die Fans aus Augsburg rollen mit Autos und Fanbussen an. Der Verkehr gerät ins Stocken. Auf der A9 fließt er noch, deshalb schaltet Klementz mit ein paar Mausclicks am Computer an den Verkehrsbeeinflussungsanlagen die Beschilderung an der A99 zum Stadion über die A9. „Arena über A9“, ist dort jetzt zu lesen, die orangefarbenen Blinklichter gehen an.

NAVI UND ERFAHRUNG WICHTIGER

Vieles passiere von selbst. Über die Messstellen an der Autobahn wird unter anderem aufgenommen, wie viele Fahrzeuge pro Stunde unterwegs sind – das wiederum bekommt Klementz auf seinem Bildschirm angezeigt. Wenn es zu viele Fahrzeuge werden, wird die Geschwindigkeit über

„Die letzte Entscheidung obliegt dem Verkehrsteilnehmer.“

RONNY KLEMENTZ,
Operator bei der Autobahn GmbH



Vom Verkehrsleitstand unterm Stadionsdach aus steuern Operatoren und Polizei gemeinsam den Verkehr, darunter Adil Badruk (links) und Ronny Klementz (rechts hinten).

die Wechselverkehrszeichen automatisch begrenzt. Anderes wie die Verkehrsführung über die A9 oder die zweispurige Abfahrt zum Stadion stellt Klementz manuell ein. Jedoch mache er oft die Erfahrung, dass die Verkehrsteilnehmer lieber im Stau stünden als seiner Alternativroute zu folgen und den Verkehrszeichen zu vertrauen: „Die Akzeptanz ist nicht da. Die Leute sagen: ‚Ich vertraue meinem Navi‘ oder ‚Mein Opa ist hier auch schon entlang gefahren‘. Die letzte Entscheidung obliegt dem Verkehrsteilnehmer“, bedauert er.

Diesmal liegt sein Augenmerk auch auf den Tunneln Aubing und Allach, die stark frequentiert sind. Löst ein Lkw die Höhenkontrolle aus, muss das laut Klementz schleunigst überprüft



Stau an der Ausfahrt zum Stadion: Von den Messstationen werden Geschwindigkeit und Anzahl der Fahrzeuge übertragen.



TIPP FÜR ARCD-MITGLIEDER

Clubhilfe bis zu 300 Euro können Mitglieder bei einem Parkschaden beantragen unter clubhilfe@arcd.de oder 0 98 41 / 4 09 719.

werden. „Das wäre zu einem Spieltag wirklich blöd. Dann wunderst du dich hier, warum das halbe Stadion leer ist“, sagt er. Die Höhenkontrolle wurde an diesem Abend nicht ausgelöst, aber immer wieder staut sich der Verkehr.

PARKPLÄTZE SPERREN

Zusätzlich sorgt der Wind für Komplikationen auf den Zufahrtsstraßen zum Stadion, für die das Mobilitätsreferat zuständig ist: Er drückt eine Absperrung auf die Fahrspur. „Das ist natürlich gefährlich, weil die Autos ausweichen müssen“, sagt Badruk und informiert den Kollegen von der Polizei sofort, sodass die Absperrung fünf

Minuten später schon wieder aufgestellt ist. Um 19 Uhr ist schließlich der Busparkplatz voll, wie Badruk auf einem der Bildschirme sieht. „Ich sperre jetzt den Busparkplatz Nord“, informiert er Bernhard Andreas vom Parkraummanagement, der die Auskunft per Funk an die Mitarbeiter an den Parkplätzen weitergibt. Vom Computer aus stellt Badruk die

nur Chaos verhindern, sondern auch produzieren kann: „Man muss schon wissen, was man macht. Wenn man das falsche Parkhaus sperrt, wird's schwierig“, sagt er. Dann zoomt er an eine Verkehrssituation am Bildschirm näher heran. „Was machen die da?“, fragt er fassungslos. Ein Auto hält gegenüber des VIP-Parkhauses, ein Insasse steigt aus und öffnet eine

„Wenn man das falsche Parkhaus sperrt, wird's schwierig.“

ADIL BADRUK,

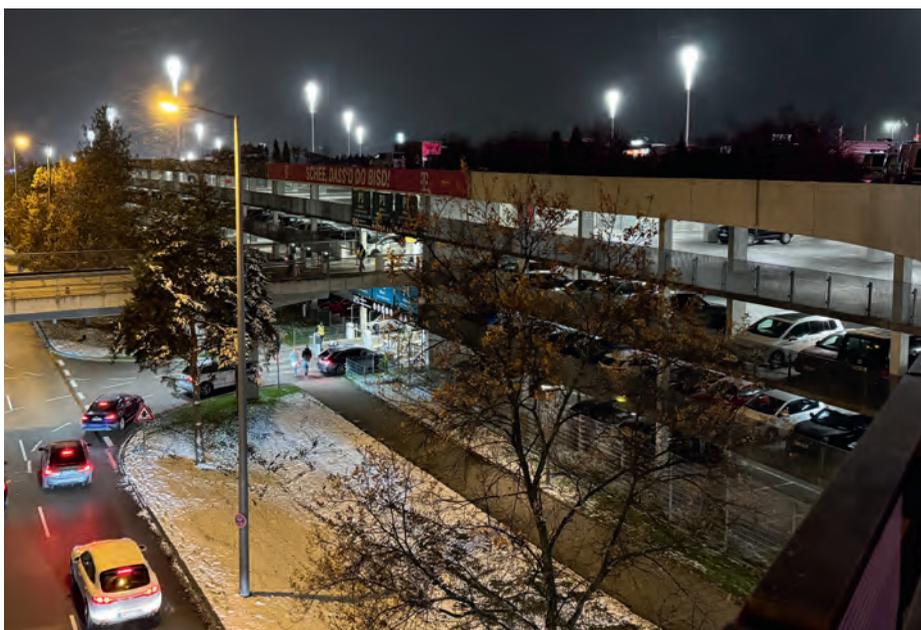
Operator im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Wegweiser an den Zufahrtsstraßen entsprechend um. Auch die drei Parkhäuser behält er im Blick, öffnet nach und nach eins nach dem anderen, um sie dann wieder zu sperren, sobald sie voll sind. Er ist sich bewusst, dass seine Arbeit große Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer hat und nicht

Schranke, welche die Fahrbahnen voneinander abtrennt. „Die wollen schneller zum Parkhaus“, murmelt er vor sich hin. Wieder informiert er den Kollegen von der Polizei, der anordnet, dass die Schranke geschlossen wird.

STÜHLE IN DER ERSTEN REIHE

Nach und nach wird es auf den Straßen leerer und im Stadion voller. 7630 Pkw und 190 Busse stehen pünktlich auf den Parkplätzen. Rechtzeitig zum Anpfiff haben so die Mitarbeiter des Verkehrsleitstands erst einmal Pause und platzieren ihre Bürostühle vor dem Fenster zum Stadion. Dass dieses beim Bau des Stadions doch noch genehmigt wurde, habe ihre Arbeitsplätze sehr aufgewertet, da sind sich alle einig. „Wir sitzen in der ersten Reihe“, sagt Badruk und grinst. Und so können sie Spiel und Süßigkeitenbuffet genießen, bis sie nach dem Derby im Hintergrund wieder dafür sorgen, dass auch die Abreise der Fans reibungslos klappt. ●



Die Parkhäuser am Münchner Stadion zählen zu den größten Europas. Vom Verkehrsleitstand aus werden die bis zu über 10.000 Autos gleichmäßig auf die verschiedenen Parkhäuser verteilt.



BETTINA GLASER passierte für eine Recherche noch nie so viele Kontrollen wie in München. Die Arbeit im Leitstand beeindruckte sie.

Mitglieder werben Mitglieder



stock.adobe.com / © LIGHTFIELD STUDIOS



ARCD empfehlen und 25 € Prämie sichern!

Sind Sie mit den Leistungen und dem Service des ARCD zufrieden? Teilen Sie Ihre positive Erfahrung mit Freunden und Bekannten!

Für jede erfolgreiche Empfehlung eines Vollmitglieds erhalten Sie eine Prämie im Wert von 25 Euro.



Mehr Infos und Abschluss unter

www.arcd.de/mitglieder-werben-mitglieder



ARCD

Auto- und Reiseclub
Deutschland

Reise

Über die schönste Zeit des Jahres

Elvis erleben

Unsere Titelgeschichte auf den Spuren von Elvis Presley finden Sie ab Seite 26 – und eine Multimedia-Reportage mit Videos und mehr Bildern unter www.arcd.de/elvis-erleben.



INS ECHE OUTBACK-FEELING EINTAUCHEN

Die Flinders Ranges im Outback Südaustraliens bilden eine der dramatischsten Landschaften des Kontinents. Am Rande dieser Bergkette liegt das Arkaba Homestead – einst eine Schafszucht, heute ein luxuriöses Hideaway. Hier können Gäste vom digitalen Stress abschalten und ohne Handy-Empfang oder Fernseher in die Ruhe des Outbacks eintauchen.

Das Naturschutzgebiet rund um Arkaba Homestead ist geprägt von Gebirgszügen, steilen Schluchten, weiten Hochebenen und großen Salzseen. Die Landschaft lässt sich am besten bei Safari-Touren oder geführten Wanderungen erkunden. Begegnungen mit Kängurus, Emus und anderen Wildtieren inklusive. <https://experiencearkaba.com/>



SILVESTER IN DUBAI

Planen Sie schon für den Jahreswechsel? Dann könnte Sie die neue Gebeco-Reise „Silvester in der Supercity Dubai“ interessieren. Wie alle Fernreisen des Veranstalters mit Abreisetermin bis 30. April 2026 ist sie im ARCD-Reisebüro bereits buchbar. www.arcd-reisen.de

POWDER-SPASS IN KANADA

Das Skigebiet Red Mountain im Monashee-Gebirge ist für seinen üppigen Pulverschnee berühmt. Das Resort bietet jetzt über hundert neue Ferienwohnungen. www.redresort.com



FISCHEREISCHEIN ONLINE

Urlauber in Mecklenburg-Vorpommern können den Touristenfischereischein jetzt bequem online ordern. Er gilt an 28 aufeinanderfolgenden Tagen für die Binnen- und Küstengewässer im Urlaubsland und kostet 23 Euro. <https://erlaubnis.angeln-mv.de/>

„Einmal im Jahr solltest du einen Ort besuchen, an dem du noch nie warst.“ Dalai Lama



AUSGEZEICHNETE NACHHALTIGKEIT IN TIROL

St. Johann in Tirol gehört jetzt zu den „Best Tourism Villages 2024 by UN Tourism“. Entscheidend für die Wahl der Welttourismusorganisation waren Klimaprojekte wie etwa zum Schutz von Artenvielfalt und Wildblumen, nachhaltige Mobilität und gezielte Maßnahmen zur Energieeffizienz. Weltweit erhielten 55 ländliche Tourismusgemeinden die internationale Anerkennung. Mit dem Ort in den Kitzbüheler Alpen wurde Österreich bereits zum sechsten Mal ausgezeichnet. www.kitzalps.cc

CHARME-OFFENSIVE

Venedig erhebt einen Tageseintritt, Rom formiert sich gegen den tourismusbedingten Wohnraummangel und Mallorca tüfelt immer neue Maßnahmen aus, um Urlauber zu regulieren. Bei allem Verständnis für die berechtigten Bedürfnisse der Einheimischen fühlt man sich da auf Europa-Reisen manchmal wie ein notwendiges Übel und nicht wie ein willkommenen Gast. Wer dieses Gefühl wieder einmal erleben möchte, dem seien die Südstaaten der USA empfohlen. Mich hat die sprichwörtliche „Southern Hospitality“ jedenfalls regelrecht umgehauen. Ob der Diner-Betreiber, der mir im schwülheißen Tupelo seinen Laden aufsperrte und ein Wasser spendierte, oder das Pärchen vom Nachbartisch, das beim Lunch in Memphis von den Aktivitäten der Black Community erzählte, oder die super hilfsbereiten Mitreisenden am Flughafen Atlanta: Hier ist man sich für einen netten Small Talk oder eine helfende Hand nie zu schade. Und diese Charme-Offensive macht aus einem selbst einen neuen Menschen, der offen auf andere zugeht. Great!



SIMONE EBER verliebte sich auf ihrer Südstaaten-Reise in die Freundlichkeit und Offenheit der Menschen vor Ort.

Unsterblich





Eine schwere Kindheit,
ein kometenhafter Aufstieg
und ein früher Tod:
Das Leben von Elvis
Presley hat alle Zutaten,
die aus Stars Legenden
machen. Im Jahr seines
90. Geburtstags ist die Liebe
seiner Fans ungebrochen,
wie eine Reise in Elvis'
Heimatregion im Süden der
USA eindrucksvoll beweist.

TEXT

Simone Eber

FOTOS

Simone Eber (7), Wolfgang Streitbürger

In Elvis' Heimatstadt erin-
nert eine Statue auf den
Tupelo Fairgrounds an den
berühmten Sohn, der hier
auch Konzerte gab.



In diesem Holzhäuschen wurde Elvis am 8. Januar 1935 geboren.

Juni 2024: Liam Hewitt reißt die Arme in die Höhe und sinkt in Elvis-Manier auf die Knie. Goldenes Konfetti rieselt auf sein strahlendes Gesicht herab, während er vom Publikum beklatscht wird und die Band einen Tusch spielt.

Liam ist am Ziel. Der pausbäckige junge Mann aus Georgia hat Vorentscheide überstanden und sich im Finale gegen neun Mitbewerber als „Tupelo's Ultimate Elvis Tribute Artist“ durchgesetzt. Wie die meisten von ihnen hat er sich beim Outfit am Elvis der späten Jahre mit seinen ikonischen Jumpsuits orientiert. Bei Liam ist er weiß und am Oberkörper, dem breiten Gürtel und den weit ausgestellten Hosenbeinen mit glitzernden Strass-Steinen übersät. Im Brustausschnitt, der fast bis zum Nabel reicht, baumeln Ketten, Perücke und Koteletten glänzen in tiefem Schwarz.

Auch die Liedauswahl passt zum Repertoire, das Elvis in den Siebzigerjahren in Las Vegas performte: Mit dem stimmungswaltigen „Hurt“ und dem Gospel „How Great Thou Art“ ist Liam in die Endrunde der besten fünf Interpreten gekommen; ein weiterer Gospel, „Impossible Dream“, hat ihm den Sieg beschert.

Starke Konkurrenz hat Liam Moses Snow gemacht, der den rebellischen Elvis der Fünfzigerjahre wiedererweckte. In der berühmten Sträflingskluft singt er „Jailhouse Rock“, dann im Glitzer-Jackett „Hound Dog“. Mit seiner hellen, treibenden Stimme kommt er dabei ganz nah an sein Idol ran, von den hitzigen Rock-'n'-Roll-Moves mit Schlotterknien und Hüftschwung ganz zu schweigen. Das Publikum ist begeistert, ebenso wie von Al Joslin, der mit seiner Version von „My Way“ Gänsehaut-Feeling in der Cadence Bank Arena erzeugt.

Doch die Jury hat entschieden: Die 5.000 Dollar Preisgeld gehen 2024 an Liam Hewitt. Ihr Urteil stützt sie auf zehn

Kriterien, zu denen die Stimme, die Erscheinung und die Bewegungen der Elvis-Imitatoren gehören. Die Unterlegenen grämen sich nicht lange. Ohnehin betrachten sie ihre Lookalike-Karriere als Lebenseinstellung und wollen beim nächsten Mal erneut dabei sein. Wenn im Juni 2025 die „Tributes in Concert Band“ wieder die besten Imitatoren begleitet, wird dem Contest besondere Aufmerksamkeit sicher sein. Denn Elvis wäre in diesem Jahr 90 geworden.

EINE GANZE STADT IM AUSNAHMEZUSTAND

Geboren wurde er am 8. Januar 1935 eben hier, in Tupelo, Mississippi. Am Wochenende des Elvis-Festivals verfällt die Kleinstadt regelmäßig in einen Ausnahmezustand. Und der beschränkt sich nicht auf die Konzerthalle, wo in den Pausen Zuschauer in Glitzer-Overalls posieren und an Ständen alle erdenklichen Elvis-Devotionalien verkauft werden. Auch in der Main Street tummeln sich die Anhänger des King und stürmen die Orte, die in Bezug zu seinem Leben stehen. So gibt es auf den Tupelo Fairgrounds, wo Elvis 1956 und 1957 Konzerte gab, Essen, Trinken und Live-Musik, und in der Tupelo Hardware Company in regelmäßigen Abständen ein Rollenspiel, bei dem nachgestellt wird, wie Mutter Gladys ihrem Sohn seine erste Gitarre kaufte. Der bestens sortierte Eisenwarenladen ist immer noch in seiner ursprünglichen Form erhalten, auch wenn das Sortiment natürlich um Merch-Produkte wie Elvis-T-Shirts erweitert wurde.

Die Hardware Company ist auch einer der Orte, wo nach den Auftritten die Elvis-Imitatoren beim Meet & Greet anzutreffen sind. Vor Fotokulissen mit knallbunten Luftballons, Wandgemälden an den Backsteinhäusern oder in einem der Stores der Main Street posieren sie bereitwillig mit weißhaarigen Seniorinnen oder Ladies in Cowboykluft. Zeit für ein Pläuschchen ist dabei immer – ganz im Sinne der „Southern Hospitality“, für die Elvis von seinen Fans geliebt wurde. Er scheute nie das Bad in der Menge und blieb selbst auf dem Gipfel seines Ruhms der einfache Junge aus Tupelo.

Die sprichwörtliche Freundlichkeit der Südstaatler wird auch für uns schnell spürbar. In der Hardware Company treffen wir Allan, der uns von seinen Erinnerungen an den King erzählt: „Ich war mit zwölf in Graceland und hatte dann mit meiner Mutter Konzertkarten. Aber leider ist Elvis vor dem Auftritt gestorben.“ Die Begräbnisfeier mit tausenden von Fans war für ihn sehr beeindruckend: „Ich habe den Sarg gesehen und weiß noch genau, wie Elvis angezogen war.“

„Das wird euch umhauen“, gibt Allan uns mit auf den Weg, als wir ihm erzählen, dass auch Elvis' Geburtshaus auf unserem Programm steht. Nach einer langen Nacht mit einer Elvis Tribute Band in der Cadence Bank Arena und einer After-Show-Party in einem privaten Club besuchen wir am Sonntagmorgen noch das abschließende Gospel-Konzert des Festivals, bevor wir den Elvis Presley Drive ansteuern.

VOM KIRCHENSÄNGER ZUM ROCKSTAR

Elvis' Birthplace ist kein Disneyland, sondern ein beschaulicher Ort, eingebettet in einen grünen Park. Ein kleines Museum veranschaulicht mit Fotografien und Dokumenten die bemerkenswerte Laufbahn des King. Museumsdirektor Roy Turner, dessen Mutter zusammen mit Elvis' Mutter



Liam Hewitt (Vierter von links) setzte sich 2024 als bester Elvis Tribute Artist in Tupelo durch.



Beim Meet & Greet traf die Autorin Elvis-Imitator Al Joslin.



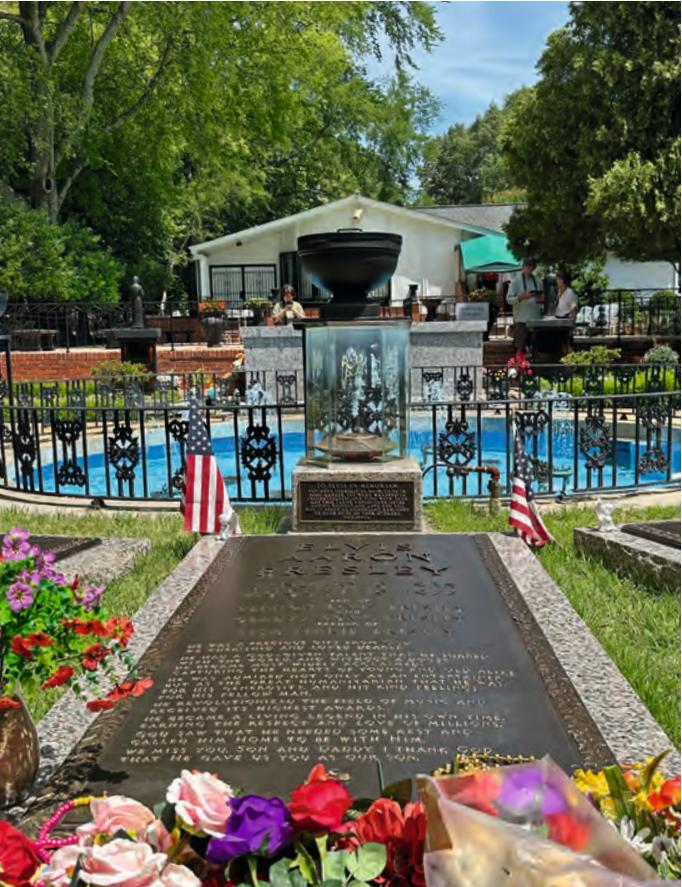
Direktor Roy Turner führt durch das Museum von Elvis' Geburtsort.



Zu Elvis' Villa Graceland in Memphis pilgern täglich viele Fans.



Aus ärmlichen Verhältnissen stammend, zelebrierte Elvis in Graceland den Luxus, hier im Esszimmer des Herrenhauses aus den 1930er-Jahren.



Letzte Ruhestätte für den King: Im Meditationsgarten von Graceland wurde er nach seinem frühen Tod mit 42 Jahren beigesetzt.

in einer Textilfabrik arbeitete, begleitet uns und weist immer wieder darauf hin, unter welch schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen der Presley-Sohn aufwuchs. Sein außergewöhnliches musikalisches Talent zeichnete sich schon früh beim Kirchgang ab. Wie der junge Elvis von der Gospel-Musik beeinflusst wurde, kann man auf dem Gelände in der Original Assembly of God Church nachempfinden. Hier wird ein Film gezeigt, in dem Schauspieler die ersten Gesangseinlagen des Jungen vor der Gemeinde nachstellen.

Dann stehen wir vor dem Holzhäuschen, in dem Elvis das Licht der Welt erblickte. Von seinem Vater Vernon gebaut, birgt es nicht mehr als eine Wohnküche und ein gemeinsames Schlafzimmer. Auf der Veranda baumelt eine Schaukel. „Mein Geburtshaus passt in das Wohnzimmer von Graceland“, soll Elvis später, als er berühmt war, gesagt haben.

Seine steile Karriere begann mit dem Umzug der Familie nach Memphis, Tennessee. In der Heimatstadt des Blues lernte Elvis den Discjockey Sam Phillips kennen, der unter dem Namen Sun Studio sein eigenes kleines Plattenlabel gegründet hatte. Mit seinem unfehlbaren Gespür für junge Talente nahm er Elvis unter seine Fittiche und verhalf ihm 1954 mit der Aufnahme der legendären Single „That’s alright“ zum Durchbruch. Das Backsteingebäude mit dem markanten Label und der riesigen Gitarre über dem Eingang ist heute ein Museum und kann im Rahmen von Führungen in Begleitung lokaler Musiker besichtigt werden. Natürlich geht es auch ins Allerheiligste, das Tonstudio, in dem neben Elvis Größen wie B. B. King und Johnny Cash ihre Songs einspiel-



REISEPLANUNG MIT DEM ARCD

Ob individuell oder in der Gruppe: Ihre persönliche Traumreise in die Südstaaten der USA plant kompetent das ARCD-Reisebüro mit Ihnen. Kontakt: Tel. 0 98 41/4 09 150 oder info@arcd-reisen.de

ten. Wenn der Guide „That’s alright“ anspielt, der Blick über die Wände mit den ikonischen Künstlerfotos gleitet und dann noch Elvis’ Original-Mikro zum Fotoshooting präsentiert wird, ist der Spirit von damals förmlich greifbar.

BESUCH IM MEKKA DER ELVIS-FANS

Bereits 1957 hatte Elvis Presley mit seiner Musik so viel Geld eingespielt, dass er sich seine Traumvilla kaufen konnte: das 1939 erbaute Graceland. Wer das Mekka aller Elvis-Fans besucht, muss etwas Geduld mitbringen. Denn vom Parkplatz aus geht es zunächst in ein Besucherzentrum, dem Restaurants, Souvenirshops und Ausstellungshallen angegliedert sind. Letztere beschäftigen sich – oft multimedial – zum Beispiel mit seiner GI-Zeit in Deutschland, seinen Autos sowie seinen musikalischen und modischen Einflüssen auf spätere Stars wie Kiss, Elton John oder Bono. Auch Elvis’ zwei Privatflugzeuge sind auf dem Gelände zu finden.

Der kurze Weg zur Villa auf der anderen Straßenseite wird per Minibus zurückgelegt. So ist dafür gesorgt, dass immer nur eine begrenzte Anzahl an Besuchern gleichzeitig Graceland betreten kann. Ein guter Schachzug, denn so lassen sich die Räume im Erdgeschoss in Ruhe betrachten. Safari-Look mit Fellen, Farnen und plüschigen Teppichen im Dschungelraum, der auch als Tonstudio diente, ein prächtiger Lüster im Esszimmer und ein viereinhalb Meter langes Sofa im Wohnzimmer: Der King liebte es protzig und im XL-Format, wobei sich das Haus selbst im Vergleich zu den Domizilen heutiger Superstars bescheiden ausnimmt. Graceland war fast immer bevölkert von Freunden und Kollegen, selten war die Familie allein, wie sich Tochter Lisa Marie erinnert. Per Audioguide schildert sie, wie ihr Vater zum späten Abendessen um 22 Uhr die Treppe herunterkam – stets aufgemacht mit extravaganter Kleidung und viel Schmuck.

Heute liegt das 2023 verstorbene einzige Kind von Elvis und Priscilla Presley an der Seite seines Vaters auf dem Friedhof des Anwesens. Auch Elvis’ Eltern sind hier begraben; für seinen bei der Geburt gestorbenen Zwillingbruder wurde eine Gedenktafel errichtet. Kleine Fontänen, die in einem Wasserbecken plätschern, und das Rauschen des Windes in den Bäumen sorgen für eine friedliche Stimmung. Wir wissen nicht, ob an der Theorie, dass Elvis in Wirklichkeit noch lebt, etwas dran ist. Doch eines wissen wir nach unserer Reise von Tupelo nach Memphis mit Sicherheit: Dass er in den Herzen seiner Fans ewig weiterleben wird. ●



SIMONE EBER wurde die Elvis-Euphorie vom Vater in die Wiege gelegt. Die gewaltige Medienresonanz zum 50. Geburtstag und 10. Todestag des King in ihrer Teenagerzeit fachte sie weiter an. Mit ihrer Reise auf Elvis’ Spuren erfüllte sich somit ein persönlicher Traum.

ARCD-REISESERVICE

Anreise: zum Beispiel mit Delta über verschiedene Drehkreuze wie Frankfurt oder Amsterdam nach Atlanta, von dort kurzer Inlandsflug nach Memphis. Pkw-Distanz Memphis-Tupelo: 185 km (knapp 2 Stunden).

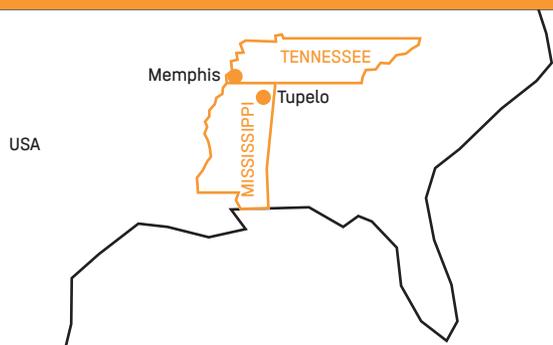
Einreise: mit einem mindestens für die Dauer des Aufenthalts gültigen Reisepass und der elektronischen Reisegenehmigung ESTA, vorab zu beantragen unter <https://esta.cbp.dhs.gov/>

Unterkunft: Hotel Tupelo, nur wenige Gehminuten von Downtown/Main Street und der Cadence Bank Arena, www.hotelstupelo.com/; The Central Station Memphis, zentral gelegenes Hotel in einem alten Bahnhofsgebäude mit vielen Anklängen an die lokale Musikgeschichte, <https://centralstationmemphis.com/>.

Elvis-Ziele: Tupelo Elvis Festival (4.-8.6.25), www.tupeloelvisfestival.com/; Elvis’ Geburtsstätte, <https://elvispresleybirthplace.com/>; Sun Studio, www.sunstudio.com/; Graceland (mit Sonderausstellung zum 90. Geburtstag), www.graceland.com.

Weitere Infos: Verkehrsbüros Memphis Travel/Visit Mississippi, Tel. 05 21/9 86 04 20, www.memphis-mississippi.de

USA



Eiskaltes Vergnügen

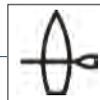
Es muss nicht immer Skifahren sein. Auch andere Aktivitäten bei Schnee und Eis machen Spaß. Aber Achtung! Bei den meisten der hier vorgestellten außergewöhnlichen Wintererlebnisse ist etwas Abenteuersinn nötig.

TEXT
Bettina Glaser



Foto: Sebastian Schöffel

STAND UP PADDLING — Auf dem Board durch den Eispalast



Meterlange Eiszapfen, funkelnde Eiskristalle und gefrorene Wasserfälle faszinieren Besucher in der Gletscherhöhle Natureispalast im Hintertuxer Gletscher. Besonders spektakulär ist eine Fahrt mit dem SUP über den Eissee unter einer 30 Meter dicken Eisschicht (www.natureispalast.info/touren/stand-up-paddling). Während sich die Trendsportart mit Board und Paddel im Sommer auf anderen Gewässern längst durchgesetzt hat, ist sie im Winter ein einmaliges Erlebnis. Aber keine Sorge: Das Board ist extra stabil und deutlich größer als herkömmliche Exemplare. Bis zu fünf Personen finden hier Platz. Dennoch schwer zu glauben: Ein Neoprenanzug oder ähnliche Ausstattung ist nicht erforderlich.



WINTERBIKEN — Mit dem Fatbike durch die weiße Pracht

Ursprünglich kommen Fatbikes, Fahrräder mit besonders dicken Noppenreifen, aus Alaska. Mittlerweile sind sie auch in Europa verbreitet. Einsteiger sollten mit einem Guide starten, um ein Gefühl für das Fahren auf Schnee und Eis zu bekommen – wie beispielsweise im Weissensee-Tal im Südwesten Kärntens (www.weissensee.com/fatbiken). Vielerorts kann man Fatbikes oder E-Fatbikes auch leihen. Extra ausgeschilderte Wege für eine Tour mit dem Fatbike durch den Schnee findet man zum Beispiel in Livigno in Italien oder Gstaad in der Schweiz. Und wer mit den besonderen Rädern auf Polarlichterjagd gehen möchte, ist in der Region um Alta in Norwegen richtig (www.visitnorway.de/aktivitaten/fatbiking).





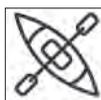
SNOWKITING — Mit Drachen und Snowboard durch den Schnee

Der Windkraft sei Dank. Mit einem Zugdrachen lassen sich Kiter auf ihrem Snowboard oder ihren Ski über Tiefsneehänge oder zugefrorene Seen ziehen. In Achenkirch am Achensee können Neulinge das Snowkiten bei einem Schnupperkurs ausprobieren oder Kiter, die schon Erfahrung im Wasser haben, mit einem Umsteigerkurs fit für die Sportart im Schnee werden (www.snowkite-achensee.com). Erfahrungen mit Ski oder Snowboard sind natürlich hilfreich. Auch in den deutschen Mittelgebirgen wie im Schwarzwald, im Harz oder im Fichtelgebirge wird die Alternative zum Kitesurfen im Winter angeboten.



WINTERPADDELN — Mit dem Kajak durchs Kaltwasser

Wer denkt, Kajakfahren geht nur im Sommer, hat sich getäuscht. Dick eingepackt in Trockenanzüge, warme Socken, Neoprenboots und -handschuhe können Anfänger und Geübte die Schönheit des winterlichen Brienzersees in der Nähe von Interlaken in der Schweiz genießen. Mit sanften Paddelschlägen gleiten Anfänger und Geübte durchs spiegelglatte Wasser, umgeben von Ruhe und dem verschneiten Bergpanorama. Dreistündige Wintertouren werden von November bis April angeboten (www.hightide.ch). Für eine ordentliche Ladung Action obendrauf buchen Abenteuerhungrige die Tour als Paket mit einem anschließenden Gleitschirmflug.



TIPP FÜR ARCD-MITGLIEDER

Bei Reisen ins Ausland ist eine Reisekrankenversicherung sinnvoll. Beratung und Abschluss unter versicherung@arcd.de oder 0 98 41/ 4 09 250.



SCHLITTSCHUHLAUFEN — Auf zwei Kufen durch den Wald

Ein paar Schlittschuhe haben die meisten noch im Keller oder auf dem Dachboden. Besonders abwechslungsreich ist eine Fahrt auf Kufen durch den märchenhaften Wald im Unterengadin in der Schweiz (www.eiswegengadin.ch). Auf drei Kilometern ist noch bis März in Sur En bei Sent am Inn ein Rundkurs aus Eis eingerichtet, der jedes Jahr neu angelegt wird. Für den perfekten Schlittschuhspaß wird die Oberfläche regelmäßig gereinigt. Ungeübte können vor Ort Fahrhilfen mieten. Wer andere Möglichkeiten zum Schlittschuhlaufen sucht, findet im Winter in vielen deutschen Städten und Freizeitparks extra aufgebaute Eislaufflächen.



Zwischen Marx und Makerspace

Mit Chemnitz trägt erst zum vierten Mal eine deutsche Stadt das Kulturhauptstadt-Label Europas. Warum es sich in diesem Jahr besonders lohnt, ins „sächsische Manchester“ zu fahren.

TEXT
Anja Martin



Das neue Rathaus in Chemnitz wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut.

Das bekannteste Wahrzeichen der Stadt Chemnitz ist kein Schloss, keine Kirche, überhaupt kein richtiges Gebäude. Es ist schlicht ein Kopf: 40 Tonnen schwer, 7 Meter hoch, mit Sockel 13 Meter. Die zweitgrößte Porträtbüste der Welt. Sie zeigt Karl Marx. An der Fassade dahinter steht in vier Sprachen sein Satz aus dem Kommunistischen Manifest: „Proletarier aller Länder vereinigt euch!“

ARCHITEKTURMIX AUS NEU UND ALT

Während der DDR-Zeit wurden hier Jubelfeiern abgehalten, heute wuseln um den mächtigen Kopf meist Schulklassen herum, denen ihre Lehrer erklären, was Sozialismus war. Der hat Chemnitz auch optisch geprägt, denn als die Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg in Trümmern lag, gab es reichlich Platz, um sie nach den Plänen des sozialistischen Städtebaus wieder zu errichten – mit Plattenbauten, Betonpalästen und breiten Straßen. Einen neuen Namen bekam Chemnitz auch: Karl-Marx-Stadt. Und das, obwohl der Philosoph weder hier geboren noch je hier gewesen ist.

Was nicht heißen soll, dass vom alten Chemnitz nichts mehr steht – manches wurde vom Krieg verschont, anderes wieder aufgebaut. Da gibt es das Doppelrathaus aus dem 15. und 20. Jahrhundert. Das Opernhaus, die St.-Petri-Kirche und das König-Albert-Museum am Theaterplatz. Außerdem nur 200 Meter vom dickköpfigen Marx entfernt den Roten Turm aus dem 12. Jahrhundert, das älteste noch erhaltene Gebäude der Stadt. Wenn manchem seine Form seltsam vertraut erscheint, dann zu Recht. Er stand Pate für die DDR-Spülflasche Fit.

FABRIKGEBÄUDE UND VILLENVIERTEL

Chemnitz war früh wirtschaftliches Zentrum. 1357 erhielt es das Bleichprivileg, woraus sich viel Lohnendes rund um Textilien entwickelte. Um 1800 eröffnete die erste Fabrik, eine Baumwollspinnerei. Wegen der vielen rauchenden Schloten nannte man die Stadt auch sächsisches Manchester. Neben der Textilwirtschaft blühte die Konstruktion von Maschinen, sogar Lokomotiven wurden hergestellt. Das benachbarte Erzgebirge trug

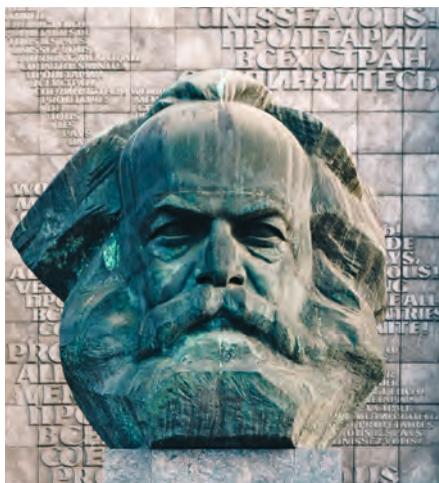
Bodenschätze bei. Anfang des 20. Jahrhunderts war Chemnitz eine der reichsten Städte Deutschlands.

Berühmte Architekten wurden verpflichtet, etwa Henry van de Velde für die bekannte Villa Esche des Strumpffabrikanten. Auf dem Kaßberg können Besucher eines der größten zusammenhängenden Gründerzeitviertel bestaunen. Die industrielle Geschäftigkeit hat selbstredend viele Fabrikareale hervorgebracht, von denen manche heute saniert sind, wie etwa die Schönherrfabrik, in der früher Webstühle hergestellt wurden, oder der Wirkbau, in dem Wirkmaschinen gefertigt wurden. Viel industrielles Erbe steht aber auch noch leer, wartet auf eine Zukunft.

PROGRAMM FÜR ENTDECKER

Nach der Wende wurden viele Unternehmen abgewickelt und Menschen zogen weg. Chemnitz, wie es seit 1990 wieder heißt, verlor fast ein Viertel seiner Einwohner. Doch seit etwa 15 Jahren zieht die Stadt wieder konsequent Menschen an. Dieses Jahr ist sie Europäische Kulturhauptstadt – erst als vierte deutsche Stadt, nach Westberlin, Weimar und Essen. Ob sie das Label nutzen kann, um noch mehr Leute dauerhaft für sich zu interessieren? Jedenfalls erwartet man in diesem Jahr zwei Millionen Besucher. Es gibt 150 Projekte und über 1.000 Veranstaltungen.

Das Kulturhauptstadt-Motto heißt „C the Unseen“. Chemnitz, die große



Bekanntestes Wahrzeichen der Stadt ist der monumentale Karl-Marx-Kopf. Er ist die zweitgrößte Porträtbüste der Welt.

Die Maschinenhalle der Hartmannfabrik wurde zum Besucherzentrum der Kulturhauptstadt umgewandelt.



Anfang des 20. Jahrhunderts war Chemnitz eine der reichsten Städte Deutschlands.

Unbekannte, wurde bisher oft übersehen neben der hippen Messestadt Leipzig oder dem barocken Dresden. Aber davon abgesehen geht es beim Motto um unbekannte Ecken in Chemnitz selbst. So feiert das Programm beispielsweise Garagen als soziale Orte. 30.000 wurden in der DDR-Zeit von Bürgern gebaut – eigentlich um den Trabi oder Wartburg gut zu schützen, auf den man so lange warten musste. Aber auch, um dort zu reparieren, zu werken und sich mit Nachbarn zu unterhalten.



„Zwei in ein ander Gewobene“ heißt der Beitrag von Olaf Holzapfel für Purple Path, das regionale Kunstprojekt der Kulturhauptstadt.

An anderen, per se nicht kulturellen Orten, passiert ebenfalls viel. Einige der leer stehenden Fabrikareale werden hergerichtet.

So entsteht in der ehemaligen Stadtreinigung ein Makerspace, im ehemaligen Straßenbahndepot ein riesiger Kulturort und in die Maschinenbauhalle der Hartmannfabrik ist das Besucherzentrum eingezogen. Doch das größte Projekt schiebt die Neugierigen auf dem Purple Path hinaus in die Region. In 38 Gemeinden werden Kunstwerke auch internationaler Künstler gezeigt. C the Unseen kennt zumindest keine Stadtgrenzen. ●

ARCD-REISESERVICE

Europäischen Kulturhauptstädte 2025: Neben Chemnitz mit der umliegenden Kulturhauptstadtregion trägt den Titel auch die slowenisch-italienische Stadt Nova Gorica/Gorizia. Es gibt viel Austausch und gemeinsame Projekte zwischen den beiden Kulturhauptstädten.

Auskünfte: <https://chemnitz2025.de/programm/>, www.sachsen-tourismus.de/chemnitz2025, www.go2025.eu/en



ANJA MARTIN erlebte Chemnitz als Entdeckung. Die unbekanntesten Ecken und die alten Fabrikareale mit ihrem Raum für Neues begeisterten sie.



MEHRHEIT SIEHT VORTEILE IN WECHSELAKKU-TECHNIK

Laut einer Umfrage des TÜV-Verbands halten fast zwei Drittel der Deutschen E-Autos mit Wechselakku für die bessere oder viel bessere Alternative. Das Prinzip bietet nach Ansicht des Verbands mehrere Vorteile. Der Wechsel ist im Vergleich zum Laden zeitsparender. Die Akkus werden in den Wechselstationen (im Bild: Nio, Berlin-Spandau) schonender geladen

und routinemäßig einer gründlichen Analyse unterzogen, die mögliche Defekte aufzeigt. Ohne fest verbauten Akku könnten Autos zudem deutlich günstiger werden. Bislang ist der Akkutausch vor allem in China populär, wo Auto- und Akkuhersteller eine eigene Wechsel-Infrastruktur unterhalten. In Europa fristet die Technik dagegen ein Nischendasein.



KBA NICHT HAFTBAR

Das Kraftfahrt-Bundesamt kann nicht von Autohaltern für Folgen des Abgas-Skandals haftbar gemacht werden. Laut OLG Schleswig ergeben sich aus dem Typgenehmigungsrecht keine Schutzpflichten gegenüber Autoeigentümern.

NEUE REGELN BEI GASPRÜFUNG

Freizeitfahrzeuge, die mit einer Flüssiggasanlage ausgestattet sind, müssen ab Mitte 2025 alle zwei Jahre verpflichtend zur Gasprüfung. Mehr Infos unter www.arcd.de/neuerungen2025.



SIGNAL IDUNA informiert

Reisekrankenversicherung - die wichtige Ergänzung zur ARCD-Mitgliedschaft

ARCD-Mitglieder genießen umfassenden Mobilitätsschutz im In- und Ausland. Außerhalb Deutschlands gehört zusätzlich eine Reisekrankenversicherung unbedingt ins Gepäck. Sie schließt die Lücken bei den Leistungen der gesetzlichen sowie der privaten Krankenversicherung.

Denn egal, ob Magen-Darm-Infekt durch ungewohnte Kost oder Beinbruch auf der vereisten Skipiste – wenn Sie im Ausland ärztliche Hilfe benötigen, kann das teuer werden. Selbst mit europäischer Versicherungskarte bietet die gesetzliche Krankenversicherung (GKV) im Ausland keinen ausreichenden Schutz. Sie greift etwa nicht außerhalb der Europäischen Union (EU). Zudem erstattet sie die Kosten für medizinische Behandlungen nur teilweise und übernimmt keine privatärztlich abgerechneten Leistungen. Und: Die GKV wie auch die meisten privaten Krankenversicherungen beteiligen sich nicht an den Kosten für einen Rücktransport. Dafür fallen jedoch hohe vier- bis fünfstelligen Beträge an.

Die zusätzliche Reisekrankenversicherung schützt also vor finanziellen Schiefagen bei Krankheitsfällen auf Auslandsreisen. Sie springt da ein, wo die Leistungen Ihrer gesetzlichen oder privaten Krankenversicherung enden – und das zum günstigen Preis. Im Krankheitsfall erhalten Sie optimale medizinische Versorgung mit reibungsloser Abwicklung. Maßgeschneidert auf Ihre Bedürfnisse: zur Absicherung von Einzelreisen, als Jahrestarif oder für die Familie. Eine Gesundheitsprüfung ist nicht nötig. Die Krankheit darf aber nicht schon vor der Reise diagnostiziert worden sein. Außerdem wichtig zu wissen: Der Vertrag muss vor Reiseantritt abgeschlossen werden.

„Wer Großes versucht, ist bewundernswert, auch wenn er fällt.“

Lucius Annaeus Seneca



LANGZEIT-ERFAHRUNGEN ZUR LEBENSDAUER VON E-AUTO-AKKUS

Die Akkus von E-Autos halten in der Praxis länger als von den Fahrzeugherstellern angegeben. Das fand die Prüforganisation Dekra bei der Auswertung von 25.000 Batterie-Gesundheitstests heraus. Als besonders aussagekräftig galten dabei die Checks bei E-Taxis des Modells Jaguar I-Pace. Die Akkus boten nach 180.000 bis 260.000 Kilometern Laufleistung noch 95 bis 97 Prozent der Ursprungskapazität. Die Autos seien im Schnitt anderthalb Mal am Tag auf 100 Prozent geladen worden.

CO₂-Abdruck verkleinern

Bei Autos ist die Antriebswende längst im Gang, und im Luftverkehr? Auch dort bemühen sich Airlines um Effizienzverbesserungen. Auf einem Bordeaux-Flug zeigen zwei Piloten, wie das geht.

TEXT

Haiko Tobias Prengel

Nach der Corona-Delle steigt die Zahl weltweiter Flüge wieder stark an. Die Airlines müssen sich also Gedanken machen, wie sie Emissionen möglichst reduzieren können.

Ein Passagierjet, bei dem das Triebwerk ausgeht: Das klingt beunruhigend – doch Michael, der Pilot im Cockpit des Airbus A320, hat die Turbine bewusst abgeschaltet. „Keine Sorge“, sagt er, „es besteht keine Gefahr.“

Schließlich hat der Airbus zwar zwei Triebwerke, für den Rollgang am Boden etwa reicht jedoch die Nutzung von einem aus. „So sparen wir Kraftstoff und reduzieren den CO₂-Ausstoß“, erklärt Michael uns nach der Landung in Bordeaux. Er und sein Co-Pilot

Raphael arbeiten für Easyjet. Die britische Fluggesellschaft will, wie andere Airlines auch, nachhaltiger werden. Denn der Luftverkehr ist besonders klimaschädlich: Schon heute ist er weltweit für etwa fünf Prozent der globalen Erwärmung verantwortlich. Und weil die Branche stark wächst, werden die Umweltprobleme noch größer werden.

JEDER PROZENTPUNKT ZÄHLT

Mit Effizienzverbesserungen versuchen die Fluggesellschaften gegenzusteuern. Welche Maßnahmen das bei Easyjet sind, erklären uns die Piloten Michael und Raphael während eines exklusiven Interviews im Cockpit. Michael klappt ein Notebook auf, auf dem die Flugdaten gespeichert sind. 790 nautische Meilen – also 1.463 Kilometer – legte unser Airbus von Berlin nach Bordeaux zurück. Dabei wird





Nicht erdölbasierte Flugkraftstoffe (SAF) sollen herkömmliches Kerosin ersetzen, um Emissionen stark zu reduzieren. Kritiker bemängeln unrealistische Hoffnungen auf hohe Verfügbarkeit von SAF.

mithilfe des Autopiloten nicht einfach Luftlinie geflogen, sondern die effektivste Route nach aktuellen Wetter- und Windbedingungen ausgewählt: nämlich heute über Luxemburg, Paris und Limoges. Auch flogen wir mit 39.000 Fuß (knapp 12.000 Meter) besonders hoch. „Je höher die Reiseflughöhe, desto geringer der Luftwiderstand und somit der Treibstoffverbrauch“, erklärt Pilot Michael.

Hinter den Berechnungen stehen spezielle Softwareprogramme, mit denen Easyjet alle Flugzeuge ausrüsten will: Descent Profile Optimisation (DPO) und Continuous Descent Approach (CDA), die unter anderem den Sinkflug optimieren sollen. „Diese flottenweite Investition ermöglicht uns eine dauerhafte Treibstoffeinsparung von bis zu einem Prozent oder 88.600 Tonnen CO₂ pro Jahr“, sagt eine Unternehmenssprecherin.

Weitere Bausteine sind eine Flottenenerneuerung mit treibstoffsparsameren Maschinen und mehr Betriebseffizienz, etwa indem mit möglichst wenig leeren Plätzen geflogen wird. Darüber hinaus setzt Easyjet viel Hoffnung in alternative, nicht erdölbasierte Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel; kurz: SAF) und Wasserstofftechnologie, die klimaschädliches Kerosin laut der Gesellschaft „in den nächsten Jahrzehnten“ möglichst ersetzen

sollen. Das Ziel: Ein komplett emissionsfreier Betrieb bis 2050.

Ein ambitioniertes Vorhaben, das sich auch andere Fluggesellschaften wie die Lufthansa vorgenommen haben. „Green Fares“ heißt der Sondertarif, mit dem Lufthansa-Kunden gegen Aufpreis ihre individuellen CO₂-Emissionen reduzieren können. Möglich machen sollen dies Beiträge für ausgewählte Klimaschutzprojekte sowie die Nutzung von SAF-Kraftstoffen. Kritiker werten derartige Programme als Greenwashing. Die Deutsche Umwelthilfe hat Lufthansa wegen irreführender CO₂-Neutralitätsversprechen verklagt.

EFFIZIENZFRAGEN ALS FEIGENBLATT

Auch Stefan Gössling sieht die Öko-Versprechen der Luftfahrtgesellschaften kritisch. „Es ist irrelevant, ob ein Flugzeug etwas effizienter fliegt oder nicht. Die absoluten Emissionen müssen sinken und das tun sie nicht“, sagt der Mobilitätsforscher, der an der Universität Kalmar in Schweden zu nachhaltigem Tourismus forscht. Gössling zufolge sind klimaneutrale Flüge schlicht unmöglich, weil der Luftfahrt technische Grenzen gesetzt sind. Autos fahren elektrisch deutlich umweltfreundlicher, doch tonnen-schwere Passagierjets lassen sich kaum mit einem E-Motor bewegen.

e-Ladekarte



Foto: stock.adobe.com / ©Blue Planet Studio

Power für Ihre Mobilität

- Zugang zu aktuell 390.000 Ladepunkten europaweit
- Laden von bis zu 100 % aus nachhaltigen Quellen gewonnener Energie
- Laden zum fairen Festpreis
- Keine monatliche Grundgebühr

Informationen unter
[www.arcd.de/
ladekarte](http://www.arcd.de/ladekarte)



ARCD

Auto- und Reiseclub
Deutschland

Auch dass SAF-Kraftstoffe oder E-Fuels mittelfristig in großer Masse zur Verfügung stehen, sei ein Wunschdenken, sagt der Forscher. „Es gibt weltweit nicht eine Pilotanlage, in der etwa E-Fuels in nennenswerter Menge hergestellt würden.“

Doch um den Klimawandel aufzuhalten, müssen die CO₂-Emissionen sofort gesenkt werden. Das geht beim Flugverkehr aus Expertensicht nur, indem weniger geflogen wird. Wie erreicht man das? Indem die CO₂-Besteuerung deutlich erhöht und insbesondere Premium- und Privatflüge deutlich teurer gemacht würden: „Ein Prozent der Menschheit ist für 50 Prozent der Emissionen aus dem Flugverkehr verantwortlich – das sind die Vielflieger“, sagt Stefan Gössling.



Anreize durch Prämienprogramme: Vielflieger erwerben Punkte für unterschiedliche Status-Stufen mit bestimmten Annehmlichkeiten. Wer seinen Status behalten will, muss regelmäßig fliegen.

„Die absoluten Emissionen müssen sinken und das tun sie nicht.“

STEFAN GÖSSLING, Mobilitätsforscher, Universität Kalmar



Lieber mit dem Auto wegfahren als eine Fernreise per Flugzeug antreten? Die Wahl des Verkehrsmittels kann das Reiseziel und damit den CO₂-Fußabdruck einer Familie im Urlaub beeinflussen.

Wenn hier nicht stark besteuert werde, werde es unmöglich sein, die Emissionen zu reduzieren.

FLUGREISEN PLANEN MIT BEDACHT

Und Wenigflieger wie wir? Unsere Reise von Berlin nach Südfrankreich ist in diesem Jahr unsere einzige Flugreise. Normalerweise fahren wir mit dem Auto in den Urlaub, im Alltag bevorzugen wir Bus und Bahn oder das Fahrrad.

All das sind Mittel, den persönlichen CO₂-Fußabdruck zu senken. Und auch beim Fliegen sei der Einzelne keineswegs machtlos, sagt Mobilitätsforscher Stefan Gössling. So kann man sich bei der Reisebuchung für eine Fluggesellschaft entscheiden, die mehr für den Klimaschutz tut als andere, der *Airline-Index* von www.atmosfair.de gibt Aufschluss. Direktflüge sind effizienter als solche mit Zwischenstopps, denn mehr Starts und Umwege bedeuten mehr Kerosinverbrauch. „Und zur Safari nach Afrika fliegen Sie statt nach Südafrika besser nach Kenia, das liegt mehrere tausend Kilometer näher.“

Eine Safari aber wollen wir ja gar nicht machen, uns zieht es an die französische Atlantikküste. Um dort mobil zu sein, haben wir uns vor Ort ein Elektroauto ausgeliehen. ●



HAIKO TOBIAS PRENGEL reiste als Kind mit seinen Eltern im Auto an den Atlantik. Heute ist Fliegen schneller, aber nicht umweltfreundlicher.

Rechtsschutz



**„Mein gutes Recht!“
Rechtsschutz
mit 10 % ARCD-Bonus**

stock.adobe.com/© Studio_East

Versicherungspartner:
ALLRECHT Rechtsschutzversicherungen,
eine Marke der
DEURAG Deutsche Rechtsschutz-
Versicherung AG
(HRB 3995)



- **Verkehrs-Einzel-Rechtsschutz**
Schutz der auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Kraftfahrzeuge. Der Beitrag wird pro Fahrzeug erhoben.
- **Verkehrs-Pauschal-Rechtsschutz**
Schutz aller auf den Versicherungsnehmer sowie gegebenenfalls auf den Lebens- oder Ehepartner zugelassenen Kraftfahrzeuge.
- **Rechtsschutz für das Privatleben**
Der ideale Schutz für Sie und Ihre Familie. Versicherungsschutz im privaten und beruflichen Bereich inkl. Verkehrsrechtsschutz.
- **Wohnungs- und Grundstücks-Rechtsschutz**
Die ideale Ergänzung für den Privatrechtsschutz: Versicherungsschutz für alle selbst bewohnten Wohnobjekte in Deutschland.

Angebot individuell berechnen lassen und direkt abschließen

www.arcd.de/rechtsschutz



In einer einzigen Ausgabe Ihres ARCD-Clubmagazins Auto+Reise stecken nicht nur jede Menge Wörter, Papier sowie Man- und Womanpower. Wir haben viele spannende und überraschende Zahlen* für Sie in unseren Funfacts aufbereitet.

TEXT
Jessica Blank

Zwischen unseren



Alle Magazine einer Ausgabe wiegen so viel wie ein

15-Tonner



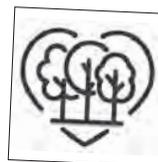
52 Seiten

Hochkant aneinandergereiht belegen die Magazine zusammen

40,6
Kilometer

500
Kilogramm

Farbe verbraucht die Druckerei Vogel Druck



167,6 Kilometer

Recycling-Papier werden für die Innenseiten benötigt



An **208** Ausgaben

hat die langjährigste Redakteurin Simone Eber mitgewirkt

Seit durchschnittlich
19,1 Jahren

arbeiten die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in Redaktion und Grafik für Auto+Reise

48,6 Jahre

ist das Team von Auto+Reise im Schnitt alt

Eine Innenseite legt

72 Meter

innerhalb der Druckmaschine zurück

den Seite



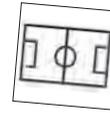
8

feste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Redaktion und Grafik

Durch Klammer- statt Klebebindung werden

80 Kilogramm

Klebstoff eingespart



Alle Seiten einer Auflage bedecken fast

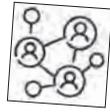
32

länderspielkonforme Fußballfelder

Auf **2** Maschinen wird

7,75

Stunden gedruckt



15 freie Autorinnen und Autoren arbeiten für Auto+Reise

Seit **1969** heißt das ARCD-Mitgliedermagazin

Auto+Reise

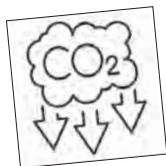
Ein Turm aus allen Magazinen wäre so hoch wie der

Frankfurter Messeturm



14

Menschen nehmen an der Redaktionskonferenz teil



Dank Umweltpapier für Umschlag und Innenseiten sparen wir

6 Tonnen

CO₂ ein

*Alle Zahlen beziehen sich auf eine vertraglich festgelegte Druckauflage von 145.000 Exemplaren je Ausgabe, bei Bedarf variiert die Auflagengröße.

Club

ARCD

Brückenbauer

In Japan präsentierte Jürgen Wrede, Professor an der Hochschule Pforzheim und ARCD-Vizepräsident, seine Forschungen an einer Kombibremse für Fahrräder auf internationaler Bühne.

Der „Shimanami Kaido“-Radweg führte Prof. Jürgen Wrede über spektakuläre Brücken.

TEXT
Thomas Schreiner

Prof. Jürgen Wrede gerät regelrecht ins Schwärmen, wenn er über Bauwerke wie die Kurushima Kaikyō Bridge (im Bild unten) spricht. „Das sind ja tolle Ingenieurleistungen“, sagt er rückblickend auf seine Reise, die ihn nach Japan auf die Insel Shikoku südlich von Hiroshima führte. Das Ziel: Imabari.

INTERNATIONALES INTERESSE AN FAHRRADESICHERHEIT

Die bei uns weitgehend unbekannt 150.000-Einwohner-Stadt war vom 3. bis zum 5. November der internationale Treffpunkt für Expertinnen und Experten zum Thema Fahrradsicherheit. Die International Cycling Safety Conference (ICSC), eines der weltweit bedeutendsten Foren für die Forschung zur Sicherheit im Radverkehr, fand 2024 erstmals auf asiatischem Boden statt. Vor über zehn Jahren an der TU Delft in den Niederlanden ins Leben gerufen, kamen zur jüngsten Konferenz in Imabari etwa 150 Fachleute aus 24 Ländern zusammen. Mit dabei: Prof. Jürgen Wrede vom Institute for Smart Bicycle Technology (ISBT) der Hochschule Pforzheim.

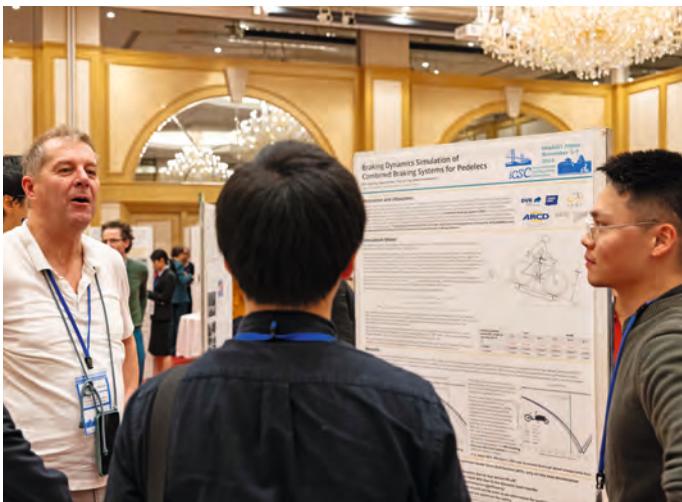




Wenn auf dem „Shimanami Kaido“ breite Meeresarme zu überwinden sind, gelangen Radler über Rampen in Serpentin auf die Brückenbauwerke.

Prof. Wrede, der auch Vizepräsident des ARCD ist, stellte in Japan sein Forschungsprojekt zur sogenannten Kombibremse für Fahrräder und Pedelecs vor. Kombinierte Bremssysteme sind von Motorrädern bekannt. Sie übertragen das Bremsmoment auf alle Räder, auch wenn nur ein Bremshebel gezogen wird. Am ISBT der Hochschule Pforzheim forscht Prof. Wrede mit Studierenden daran, ein solches System auf Fahrräder anzuwenden. Namhafte Partner aus der Industrie sind beteiligt. Die gemeinnützige ARCD-Verkehrssicherheits-GmbH unterstützt das Projekt finanziell. Träger der Schirmherrschaft ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat DVR (wir berichteten in *Auto+Reise* 07-08/2024).

Am Anfang der Projektpräsentation auf der ICSC stand der „Poster Pitch“, erläutert Prof. Wrede: „Vor den versammelten Konferenzteilnehmern hat man eine Minute, um zu erklären, worum es im Kern geht und warum man sich das anschauen



Auf der International Cycling Safety Conference 2024 in Japan konnte Prof. Jürgen Wrede (links) sein Forschungsprojekt zur Kombibremse für Fahrräder mit internationalen Fachleuten diskutieren.

sollte.“ Das Format habe deutliche Vorteile gegenüber langen Vorträgen, sagt der Wissenschaftler: „Die Interessierten kommen dann zum Poster und man kann sich mit ihnen intensiv austauschen.“ So war Prof. Wrede nicht nur fasziniert von japanischer Brückenbaukunst, er wurde in Japan selbst zum Brückenbauer in internationalen Expertenkreisen. „Networking ist natürlich ein ganz wichtiges Thema bei so einer Konferenz. Dass man Leute trifft, die am gleichen Thema arbeiten, und dann aber auch neue Leute kennenlernt.“ Interessante Fachgespräche seien so entstanden, über Sicherheitstechnik am Fahrrad oder über Studien, die das Fahrverhalten von Radfahrenden analysieren. Solche Verhaltensstudien seien wichtig, um neue Technologien zielgerichtet zu erforschen.

Erst jüngst hat eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) gezeigt, dass bei Alleinunfällen von Radfahrenden jeder fünfte durch Fahrfehler verursachte Unfall mit Fehlern beim Bremsen in Verbindung steht. Die UDV empfiehlt daher, Pedelecs mit ABS-Systemen auszustatten. An deren Vorentwicklung war die Hochschule Pforzheim ebenfalls beteiligt. Mit seinem aktuellen Forschungsprojekt will Prof. Wrede herausfinden, welchen Nutzen eine Kombibremse haben könnte, die auf Vorder- und Hinterrad gleichzeitig wirkt. Ein Vorteil liegt in der optimierten Bremskraftverteilung, die verhindert, dass das hintere Rad schnell blockiert. Auf diese Weise sorgt das System für kürzere Bremswege. Simulationen der Hochschule Pforzheim zeigen bereits, dass bei einem Trekkingrad der Bremsweg aus einer Geschwindigkeit von 20 km/h von 9,4 Metern mit der herkömmlichen Hinterradbremse auf 6,7 Meter mit einer optimalen Bremskraftverteilung reduziert werden kann.

UND WENN MAN SCHON MAL DA IST ...

Imabari wurde nicht ganz zufällig zum Konferenzort der ICSC gewählt. Die Stadt ist Ausgangspunkt des berühmten Radwegs „Shimanami Kaido“, der sich über 80 Kilometer und zahlreiche Inseln erstreckt. Ohne spektakuläre Brücken wie die Kurushima Kaikyō Bridge, über die neben motorisierten Fahrzeugen auch der Radverkehr geführt wird, würde das nicht gelingen. Die Gelegenheit, nach Abschluss der Tagung den „Shimanami Kaido“ zwischen Orangenplantagen und Meeresrauschen selbst zu erkunden, ließ sich Prof. Wrede natürlich nicht nehmen. Auch wenn sich für die 80 Kilometer von Imabari nach Onomichi und zurück erstaunlicherweise kein Leih-Fahrrad mit elektrischer Unterstützung oder Gepäckträger finden ließ, beeindruckte ihn die Tour. „Dieses Konzept zeigt, wie attraktiv und sicher Radfahren gestaltet werden kann – auch für längere Strecken. Solche Ideen sind eine wertvolle Inspiration für unsere Arbeit.“



THOMAS SCHREINER war noch nie in Japan. Sehr gespannt war er auf die Schilderungen von Prof. Wrede zum Radfahren dort. Interessant, dass 2023 in Japan das Tragen des Fahrradhelms gesetzlich verankert wurde. Ein Vorbild auch für uns?

Shared Space

Die Rätsel- und Unterhaltungsseiten für
Leserinnen und Leser jeden Alters.

Führerschein- Quiz

Sind Sie (noch) fit für die Prüfung?

In unserem Quiz mit offiziellen Führerschein-Prüfungsfragen können Sie wieder Ihr Wissen rund um die aktuellen Regeln und Vorschriften im Straßenverkehr testen. Mehrfachnennungen sind möglich. Machen Sie mit und überprüfen Sie sich selbst!

- 1** Vor dem Motorrad möchte ein Pkw auf die Fahrbahn zurücksetzen.
Womit müssen Sie rechnen?



- a Dass der Pkw weiter zurücksetzt
- b Dass das Motorrad plötzlich abgebremst wird
- c Dass mein Bremsweg länger als normal wird

- 2**
Wann dürfen Sie hier halten?

- a An Sonntagen
- b An Feiertagen
- c An Samstagen



- 3**
Für wen besteht ein Alkoholverbot
beim Führen von Kraftfahrzeugen?

- a Für alle Kraftfahrer unter 21 Jahren
- b Für alle Kraftfahrer in der Probezeit
- c Für alle Kraftfahrer

- 4**
In welchen Fällen dürfen Sie eine Straßenbahn links überholen?

- a In Einbahnstraßen
- b Wenn die Schienen zu weit rechts liegen
- c Wenn die Fahrbahn (keine Einbahnstraße) rechts neben der Straßenbahn durch andere Fahrzeuge versperrt ist

Auflösungen: 1. a, b, c; 2. a, b; 3. a, b; 4. a, b

Quelle: TÜV | DEKRA arge Tp 21



NAME GESUCHT

Frau Kavauiddóttir, Professorin für Mobilität, 48 Jahre alt, arbeitet nun beim ARCD und wünscht sich schon lange einen Spitznamen.

Ich möchte mich kurz vorstellen: Mein Name ist Frau Kavauiddóttir. Bis vor Kurzem habe ich an der Universität Reykjavik zum Thema Mobilität geforscht und unterrichtet. Nun arbeite ich beim ARCD und darf diese Seiten in Auto+Reise betreuen.

Wie ich zum ARCD komme? Das ist eine lange Geschichte ... Mein Vater Kavaudi reiste vor genau 50 Jahren in seinem fliegenden Auto nach Bad Windsheim. Er heuerte dort als neues Maskottchen des KVDB an. KVDB – so hieß der ARCD damals noch. Seinen

Namen Kavaudi erhielt er von den Clubmitgliedern. Und auch ich wünsche mir einen tollen Spitznamen. Frau Kavauiddóttir ist doch etwas zu unpersönlich. Vielleicht können auch mir die Mitglieder helfen...

Meine Aufgabe beim ARCD ist es, auf diesen Seiten unsere Leserinnen und Leser jeden Alters zu unterhalten. Beim beliebten Führerschein-Quiz können Fahranfänger genauso wie Vielfahrer ihr Wissen zu Verkehrsregeln überprüfen. Und ich werde an dieser Stelle in jeder Ausgabe ein anderes Thema erklären. Leicht verständlich, manchmal auch direkt für Kinder. Zum Abschluss spielen wir das auf Autofahrten beliebte Rätsel „Ich sehe was, was du nicht siehst“.

Ich wünsche viel Spaß beim Entdecken der neuen Seiten und freue mich auf tolle Namensvorschläge. Bis zum nächsten Mal!

Mein Papa Kavaudi in seinem fliegenden Auto auf einem Auto+Reise-Cover von 1975.



GEWINNSPIEL: WIE SOLL KAVAUDIS TOCHTER MIT SPITZNAMEN HEISSEN?

Unter allen Einsendungen mit einem Namensvorschlag an verlosung@arcd.de ermitteln wir die Gewinner eines von fünf tiptoi-Sets von Ravensburger (www.ravensburger.de) – bestehend aus einem tiptoi Weltatlas und einem dazu passenden tiptoi Stift – im Wert von je 78 Euro. Die Aktion läuft bis zum 02.03.2025. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Ich sehe was, was du nicht siehst!

Wer findet diese drei Bild-Ausschnitte im Magazin wieder?



Auflösungen:

Bild links: Die Scheinwerfer des Kia EV3 auf Seite 14. Bild Mitte: Das Tor aus der Stadionaufnahme auf Seite 21. Bild rechts: Eine Blume im Hintergrund auf dem Elvis-Bild auf Seite 29.

Preisinformationen zur ARCD-Ladekarte im Ladenetz.de-Verbund

Bereitstellungspreis einmalig: **7,90 Euro**
AC-Laden: **55 ct/kWh**
DC-Laden: **65 ct/kWh**

Blockiergebühr bei einer Standzeit von mehr als 240 Minuten: 10 ct/min, max. 12 Euro pro Ladevorgang (alle Preise inkl. 19 % MwSt.). Die Blockiergebühr gilt unabhängig davon, ob der Ladevorgang bereits beendet ist oder nicht. Als Ladevorgang gilt die gesamte Anschlusszeit an der jeweiligen Ladestation. www.arcd.de/ladekarte

Impressum

71. Jahrgang: Heft 01/2025

Herausgeber: ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland e. V.

Verlag: Auto&Reise GmbH
Verlag und Wirtschaftsdienst, Postfach 4 40, 91427 Bad Windsheim, Oberntiefer Straße 20, 91438 Bad Windsheim, Tel. 0 98 41/4 09 500, Fax 0 98 41/4 09 264, www.arcd.de

Geschäftsführer: Jürgen Dehner

Redaktion: Tel. 0 98 41/4 09 182, Fax 0 98 41/4 09 190, Postfach 4 40, 91427 Bad Windsheim, Oberntiefer Straße 20, 91438 Bad Windsheim
Thomas Schreiner (Chefredakteur), Jessica Blank, Simone Eber, Bettina Glaser, Stephan Kreuzer (Clubreisen), Wolfgang Sievernich

Layout: Horst Holler

Sekretariat: Silvia Schöniger

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Gundel Jacobi, Anja Martin, Haiko Tobias Pregel

Nachrichtenagentur: SPS Spotpress Services GmbH (SP-X)

Icons: stock.adobe.com/ / © SkyLine

Anzeigenverwaltung: (Anschrift wie Verlag)

Britta Fraunhofer, Tel. 0 98 41/4 09 213, anzeigen@arcd.de, www.autoundreise.de

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 50



Druck: Vogel Druck, 97204 Höchberg

Auto+Reise ist das offizielle Mitteilungsorgan des ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland.

Das ARCD-Clubmagazin erscheint sechsmal im Jahr und wird allen Mitgliedern kostenlos zugestellt. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Bei Nichtlieferung infolge höherer Gewalt bestehen keine Ersatzansprüche. Mit Namen gezeichnete Beiträge stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos keine Gewähr. Einsender stimmen redaktioneller Bearbeitung zu. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir in unseren Texten bei personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form. Es sind jedoch im Sinne der Gleichbehandlung immer alle Geschlechterformen gemeint. Die verkürzte Sprachform ist rein redaktionell begründet und enthält keine Wertung. ISSN 2944-8980 ZKZ 4386

Gedruckt auf 100 % Recycling-Papier



www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis wurde mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Landesverbände und Ortsclubs

Auf diesen Seiten finden Sie die Veranstaltungen unserer ehrenamtlich aktiven Untergliederungen unseres Vereins – Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

Baden-Württemberg

Detlev Golka

Tel. 0 77 04/9 23 38 76

detlev.golka@arcor.de

An alle ARCD-Mitglieder in Baden-Württemberg: Am 18. Oktober 2025 findet die nächste Landesversammlung statt. Der amtierende Landesvorstand und mehrere Delegierte werden nicht mehr kandidieren. Wenn Sie sich für eines dieser Ämter interessieren und Sie sich für den ARCD engagieren möchten, schreiben Sie bitte dem Landesvorsitzenden. Wählbar ist, wer dem ARCD mindestens drei Jahre (Kalenderdatum) angehört; wahlberechtigt ist, wer dem ARCD seit mindestens einem Jahr angehört.

OC Friedrichshafen/Bodenseekreis

Dieter Helbig

Tel. 0 75 41/37 37 32, helbigdi@t-online.de.

Clublokal: Café „Füssinger“,

Am Anger 3, 88046 Friedrichshafen.

OC Motorradfreunde

Roland Schleyer

Tel. 01 76/74 78 35 56,

oc-mf-vorstand@gmx.info.

Clublokal: Quindi, Melli-Beese-Str. 1,

71063 Sindelfingen.

OC Schwarzwald-Baar-Heuberg

Detlev Golka

Tel. 0 77 04/9 23 38 76,

detlev.golka@arcor.de.

Bayern

Anton Pöllath

Tel. 0 96 21/8 78 41

anton.poellath@gmx.net

OC Amberg und Umgebung

Anton Pöllath

Tel. 0 96 21/8 78 41

anton.poellath@gmx.net.

OC Ansbach, Herbert Liegl

Tel. 09 81/8 74 62

herbert.liegl@t-online.de

Clublokal: Sportheim „Fichte“

Türkenstr. 37, 91522 Ansbach.

12.02., 18 Uhr, Clubabend im Clublokal.

Treffen mit dem bekannten Historiker

Hr. Biernoth. Vortrag: Ansbacher Gaststätten früher und heute.

12.03., 18 Uhr, Jahresversammlung im Clublokal. Anschließend Austausch von Erfahrungen über die Ansbacher Verkehrssituation.

OC Bamberg, Hans-Peter Schöps

Tel. 09 51/155 47

hans-peter.schoeps@arcor.de.

07.03., 18 Uhr, Treffpunkt. Beginn 19 Uhr. Besuch der diesjährigen Aufführung der Theatergruppe des SV Pettstadt im Sportlerheim. Es wird das Stück „Alles Werbung oder was“ aufgeführt. Verbindliche Anmeldung bis 01.02. bei Frau Kroack, Tel. 09502/1264.

OC Bayreuth, Claus Müller

Tel. 09 21/51 53 11.

15.02., 17 Uhr, Informationsveranstaltung und Brezenwoche im Gasthof „Zur Königsheide“, Hauptstraße 18, 95466 Weidenberg-Untersteinach. Mitglieder erhalten einen Fahrtkostenzuschuss.

08.03., 17 Uhr, Gasthof Moosing, gemütliches Heringessen mit aktuellen Verkehrsinformationen und Neuerungen der StVO durch die Kreisverkehrswacht. Anmeldung beim Vorsitzenden bis 28.02. Mitglieder erhalten einen Fahrtkostenzuschuss.

23.03., 17 Uhr im Brandenburger Kulturstadl, Brandenburger Str. 35, 95448 Bayreuth. Boulevard-Komödie „Bestattung Sarg & Nagel“ von Sylvia Bruyant. Treffen ab 16:15 Uhr im Foyer. Eintritt für Mitglieder und Gäste 10 €. Mitglieder erhalten einen Getränkebon. Anmeldung ab sofort bis spätestens 14.03. beim Vorsitzenden.

OC Berchtesgadener Land

Dagmar Weiße

Tel. 01 76/47 81 14 08

dagmar-weisse@gmx.de

Clublokal „Tuchas Schlössel“,

Bräuhausstraße 6, 83395 Freilassing.

05.02., Einladung zum Hintersee. Anschließend Schneewanderung durch das Klausbachtal zur Wild-/Hirschfütterung und Beobachtung der Bartgeier.

17.02., 18:30 Uhr, ARCD-Stammtisch im Clublokal. Vortrag und Diskussionsreihe über einschlägige Verkehrssituationen, Nachhaltigkeit und aktuelle Verkehrsbetrachtungsthemen zur Winterzeit.

17.03., 18:30 Uhr, ARCD-Stammtisch im Clublokal. Referat über Baureihe der Neufahrzeuge i. S. d. Verkehrstechnik und -elektronik.

26.03., Fahrt zum Dokuzentrum am Obersalzberg. Bildung von Fahrgemeinschaften. Erkenntnisgewinnung über die zum Kehlsteinhaus eingesetzten E-Busse.

OC Ingolstadt und Umgebung

Georg Vogel

Tel. 0 84 63/5 84

georg.vogel1@t-online.de.

Clublokal: Sportgaststätte Ingolstadt/Nord, Wirffelstr. 25, 85055 Ingolstadt.

Ehrungen

Für Verdienste um den ARCD Auto- und Reiseclub Deutschland wurden die Eheleute **Renate und Heiko Schwartz**, Wiesbaden, mit der ARCD-Ehrenplakette und **Rolf Liebmann**, Darmstadt, mit dem Silbernen Clubabzeichen ausgezeichnet.

02.02., 11:30 Uhr, Clubtreffen im Clublokal.

Terminplanung für das Jahr 2025.

02.03., 11:30 Uhr, Clubtreffen im Clublokal.

OC Nürnberger Land, Walter Strommer

Tel. 01 76/23 44 86 26

arc-d-ortsclub-nuernberg@gmx.de.

Clublokal: Gasthaus „TSV Falkenheim“,

Germersheimer Str. 86,

90469 Nürnberg.

12.02., Stammtisch und Heringessen.

12.03., Stammtisch und Themenabend.

OC Regensburg, Ulrike Kroboth

Tel. 0 94 09/86 13 00.

Clublokal: Prösslbräu Adlersberg

Dominikanerinnenstr. 2-3

93186 Adlersberg

OC-Termine laut Rundschreiben.

OC Rhön-Grabfeld, Elmar Will

Tel. 0 97 76/12 16.

Clublokal: Hotel „Sturm“, Ignaz-

Reder-Str. 3, 97638 Mellrichstadt.

OC Weiden, Gerhard Hofer

Tel. 0 96 02/6 31 81, oc.weiden@gmx.de.

Clublokal: „d'Wirtschaft“ SV Sportheim,

Jahnstr. 4, 92665 Altenstadt/WN.

OC Würzburg, Holger Riepl

Tel. und Fax 0 93 67/24 81.

Clublokal: Restaurant „Jahnwiese Athen“, Wiesenweg 2, 97084 Würzburg-Heidingsfeld.

14.02., Clubabend.

Berlin und Brandenburg

Dr. Christian Jensen

Tel. 0 30/7 97 02-365

mail@ocberlin.de

OC Berlin, Dr. Christian Jensen

Tel. 0 30/7 97 02-365, mail@ocberlin.de.

OC Classic, Andreas Wolf

Tel. 0 33 81/22 66-51, oc-classic@gmx.de.

OC Potsdam, Torsten Paulick
Tel. 01 72/3 04 29 81, torsten-paulick@web.de.

**Bremen, Niedersachsen
und Sachsen-Anhalt**
Günter Schäfer
Tel. 0 44 61/9 16 24 80
guenter.schaefer1941@web.de

OC Aller-Weser, Georg Rolink
Tel. 0 42 31/6 44 44,
georg.rolink@googlemail.com.
Clublokal: Landhotel „Zur Linde“,
Thedinghauser Straße 16,
27283 Verden (Aller).
OC-Termine unter www.arcd.de/oc-aw.

OC Braunschweig, Hartwig Groschopp
Tel. 05 31/2 33 53 73,
hartwig@tekenberg.de.
Clublokal: Restaurant „Knab“,
Jasperallee 64, 38102 Braunschweig.

OC Region Hannover, Christian Feder
Tel. 0 51 05/5 91 16 24,
arcd-oc-hannover@web.de.
Clublokal: Maike's Restaurant, Rat-
hausplatz 6A, 30966 Hemmingen
20.02., 19:30 Uhr, Clubabend: 30 Jahre ARCD
OC Region Hannover. Planung einer Jubilä-
umsfahrt bzw. einer Jubiläumsveranstaltung.
20.03., 19:30 Uhr, Clubabend: Reanimations-
Training nach dem europäischen Schema:
prüfen – rufen – drücken. Ort bitte erfragen,
mit gemeinsamem Abendsnack.

OC Lüneburg, Sören Kruse
Tel. 0 41 31/6 99 68 64, skruse@hotmail.de
Clublokal: Gaststätte „Zum Wikinger“, Vögels-
er Str. 20, 21339 Lüneburg.

OC Osnabrück, Karin Clement
Tel. 0 54 06/46 13.

**Hamburg, Mecklenburg-
Vorpommern und
Schleswig-Holstein**
Michaela Rathmann
Tel. 04 31/71 33 87
michi.rathmann.1@web.de

OC Kiel, Gaby Hoyer
Tel. 01 73/8 98 38 29, gaby.hoyer@gmx.de.
Clublokal: Restaurant „Zum Mohrenkopf“,
Sandkuhle (Am Exerzierplatz), 24103 Kiel.

OC Lübeck, Marion Hintz
Tel. 04 51/61 12 87 87,
marionhintz.luebeck@gmx.de.
Clublokal: Bootshaus Lübeck,
Hüxtertorallee 4, 23564 Lübeck.

OC Plön, Ralf Kopp
Tel. 0 45 26/86 61, tuhotma@freenet.de.
Clublokal: Schlüter's Gasthof,
Dorfstraße 14, 24601 Wankendorf.

Alle Termine - immer aktuell

Alle an die ARCD-Club-
zentrale gemeldeten
Veranstaltungen und
Termine finden Sie
vollständig und jeder-
zeit unter
www.arcd.de/lv-oc

Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland

Jürgen Jeuck, Tel. 06 11/56 29 06
jjeuck@gmx.de

**Möchten Sie einen Ortsclub gründen?
Sieben ARCD-Mitglieder sind dazu nötig.
Der Landesvorstand hilft Ihnen gerne dabei.**

OC Kassel, Heinz-Dieter Krug

Tel. und Fax 05 61/49 33 22.
19.02., 16 Uhr, Jahresversammlung im Restau-
rant „Zum Langen Feld“, Dittershäuser Straße
17, 34134 Kassel-Niederrhoden.
20.03., 11:30 Uhr, Treffen und gemeinsames
Mittagessen im Restaurant „Kurhessenstube“,
Silberbornstraße 4, 34134 Kassel-Nieder-
zwehren.

OC Wiesbaden, Kurt Blattner

Tel. 01 76/96 17 51 03, kurt.blattner@web.de.
Clublokal: Gasthaus „Zum Taunusblick“,
Veilchenweg 1, 65201 Wiesbaden.
19.02., 15:30 Uhr, Führung durch das Fast-
nachtmuseum in Mainz.
12.03., 18 Uhr, Bildervortrag über Patagonien
von Hr. Winnen.

Nordrhein-Westfalen

Helmut Ernst, Tel. 02 08/43 91 14 56
helmuternstarcd@gmail.com

OC Bonn/Rhein-Sieg, Walter Schmid
Tel. 02 28/32 73 28, walterhugo@unitybox.de.
Clublokal: „Wald-Café“, Am Rehsprung 35,
53229 Bonn-Holzlar.
OC-Termine unter www.arcd.de/oc-bonn.

OC Dortmund komm. Helmut Ernst

Tel. 02 08/43 91 14 56,
helmuternstarcd@gmail.com,
Clublokal: „Wilhelm-Hansmann-Haus“,
Raum 18, Märkische Str. 21, 44141 Dortmund.

OC Essen, Inge Booke
Tel. 02 01/46 33 39, ingebooke@yahoo.de,
Clublokal: Gastronomie „St. Elisabeth“, Dollen-
dorfstr. 51, 45144 Essen.

OC Gelsenkirchen, Anette Schäfer
Tel. 02 09/81 56 60, arcd_schaefer@gmx.net.
Clublokal: „Restaurant Meze-Meze“, Grenzstr.
67, 45881 Gelsenkirchen/Schalke.

**OC M'gladbach/Viersen,
Manfred Großjohann**
Tel. 0 21 63/8 05 23.
Clublokal: Gaststätte „Zur Eisernen Hand“,
An der Eisernen Hand, 41747 Viersen.

OC Moers/Krefeld, Frank van Soest
Tel. 01 72/4 62 50 88.

OC Mülheim a. d. Ruhr, Helmut Ernst
Tel. 02 08/43 91 14 56,
helmuternstarcd@gmail.com,
Clublokal: „Haus des Sports“,
Südstraße 25, 45470 Mülheim.

OC Sauerland, Hans Kottenhahn
Tel. 029 33/83 00 72,
h.kottenhahn@t-online.de.
Clublokal: Restaurant „Sorppehaus“,
Tiefenhagener Str. 31, 59846 Sundern.
13.02., Clubabend.

Sachsen und Thüringen

**Dieter Kutschenreuter,
0 37 22/94 88 88**

d.kutschenreuter@freenet.de

OC Chemnitz/Limbach-Oberfrohna Dieter Kutschenreuter

Tel. und Fax 0 37 22/94 88 88,
d.kutschenreuter@freenet.de.
18.02., 18 Uhr, Clubabend im „Sportlerheim“,
Limbacher Str. 22A, 09232 Hartmannsdorf.
23.03., 16 Uhr, Fritz Theater, Kirchhoff-
straße 34, 09117 Chemnitz.

OC Riesa a. d. Elbe, Henry Polster

Tel. 0 35 25/73 06 08.
14.02., 18 Uhr, Erste-Hilfe-Schulung.
14.03., 18 Uhr, Allgemeiner Clubabend.
04.04., 18 Uhr, Info zum Verkehrsgeschehen,
danach 1. Kegeltturnier.

OC Sömmerda, Ralf Gille

Tel. 0 36 34/3 83 68.
22.02., Besuch der Automobilwelt Eisenach.
29.03., Neues zum Verkehrsrecht.

OC Suhl, Günter Gerhardt

Tel. 0 36 81/80 07 84.
13.02., 17:30 Uhr, Clubabend.
10.03., 10:30 Uhr, Thüringenausstellung,
Erfurt.

Die Glücksbringer

An dieser Stelle erzählen wir bewegende Geschichten rund um die ARCD-Leistungen.



Fäden im Hintergrund spinnen

Für Familie Diflo aus Stuttgart sollten es ein paar entspannte Skitage in Südtirol werden. Am ersten Urlaubstag war Nicole Diflo mit Tochter und Sohn auf der Piste während ihr Ehemann Michael mit dem Hund spazieren ging. Zurück in der Ferienwohnung stand auf einmal die Polizei vor der Tür. „Die haben uns mitgeteilt, dass mein Mann verunglückt ist. Zu dem Zeitpunkt war er schon operiert und lag im künstlichen Koma“, erzählt Nicole Diflo. Er war auf dem Weg zur Staatsstraße frontal gegen einen Lkw gefahren. „Es kam wie aus heiterem Himmel“, sagt sie. Während ihr Mann auf der Intensivstation liegt, organisiert Nicole Diflo Hilfe. „Du weißt gar nicht, wo du anfangen sollst. Teilweise

TEXT
Bettina Glaser



PETRA BÖHM arbeitet schon seit neun Jahren in der ARCD-Notrufzentrale und mag es, anderen Menschen in Not-situationen zu helfen. Besonders freut sie sich, wenn die Hilfe ankommt wie bei Michael Diflo.

konnte ich mich gar nicht mehr an die Namen der Gesprächspartner erinnern“, berichtet sie. Aber eine Person ist ihr besonders in Erinnerung geblieben: Petra Böhm aus der ARCD-Notrufzentrale. „Sie hat die ganzen Fäden im Hintergrund gesponnen“, sagt Diflo. „Gott sei Dank, ich musste da fast nichts machen.“ Böhm organisiert einen Krankenrücktransport, der Michael Diflo vom Krankenhaus in Bozen in die Klinik für Herz- und Gefäßkrankheiten nach Stuttgart bringt. Während der viereinhalbstündigen Blaulicht-Fahrt kümmert sich ein Arzt um den Patienten. Zurück in Deutschland kämpft sich Michael Diflo Schritt für Schritt ins Leben zurück. Über die unkomplizierte Hilfe vom ARCD ist Nicole Diflo bis heute dankbar und sagt erstaunt: „Ich habe nicht eine Rechnung gesehen.“ ●

ARCD-Versicherungsservice



stock.adobe.com / © Yakobchuk Olena

Reiseschutz gehört mit ins Gepäck.

- Reiseversicherungs-Komplettpakete mit Rund-um-Schutz
- Reiserücktritt-Versicherung incl. Reiseabbruch-Versicherung
- Reise-Krankenversicherung
- Reisegepäck-Versicherung



Angebot berechnen oder direkt abschließen unter

www.arcd.de/reise-versicherungen





Sternradeln Mecklenburgische Seenplatte

ARCD+Reiseziele



Auf dieser Reise werden wir auf verschiedenen Radtouren die Gegend um die Mecklenburger Großseen erkunden. Unser Hotel liegt in einem Dörfchen an der Müritz, dem größten der Seenplatte. Es wird zum Ausgangspunkt zu Ausflügen durch die weiten, mecklenburgischen Landschaften, zu Naturschönheiten, idyllischen Dörfern und prächtigen Herrenhäusern.



CLUBREISEN MIT DEM ARCD

Neben örtlichen Reiseleitern ist auf unseren Reisen auch immer eine Begleitung aus dem ARCD-Reisebüro mit dabei.

Reisetermine:

22.06. bis 28.06.2025

29.06. bis 05.07.2025

Reisepreise:

€ 877,- pro Person im Doppelzimmer

€ 1.020,- pro Person im Einzelzimmer

Leihrad € 64,- / Leihrad E-Bike € 136,-

Reiseverlauf:

Tag 1:

Anreise

Tag 2:

Stadt Waren, Müritz-Nationalpark, Rechlin-Hafendorf und Schifffahrt über die Müritz nach Klink. Ca. 50 Kilometer

Tag 3:

Röbel, Rechlin und Dorfkirche Ludorf. Ca. 68 Kilometer

Tag 4:

Kölpin- und Fleesensee, Malchow. Ca. 50 Kilometer

Tag 5:

Herrenhäuser, Lexow und Röbel. Ca. 42 Kilometer

Tag 6:

Tiefwareensee und Schloss Torgelow oder Müritzhof. Ca. 45 Kilometer

Tag 7:

Abreise

Eingeschlossene Leistungen:

- 6 Übernachtungen mit Halbpension im Hotel Sembziner Hof
- Kurtaxe
- Absperrbarer Fahrradkeller
- 5 fachkundig geführte Radtouren
- Schifffahrt Rechlin-Klink
- ARCD-Reisebegleitung
- 5 Tage ortskundiger Radreiseleiter vor Ort
- Ausführliches Informationsmaterial



Infos und Buchung:

ARCD-Reisebüro, Tel. 0 98 41/4 09 140,
www.arcd-reisen.de, info@arcd-reisen.de