

Die einen haben einen eigenen Whirlpool, andere eine Sauna und Marmorfußboden. Manche führen in der Heckgarage einen Kleinwagen mit oder können einen ganzen Ferrari in ihrem Bauch verstauen. Wohnmobile der Luxusklasse sind Objekte zum Staunen. Wer sie auf einer Caravaning-Messe, einem Campingplatz oder der Autobahn sieht, kann sie bewundern, neidisch werden oder unglücklich mit dem Kopf schütteln – nur gleichgültig wird ein „Liner“ einen kaum lassen. Es sind quasi Kreuzfahrtschiffe für die Straße, und die Preise astronomisch.

Zunächst eine kurze Begriffsklärung: Ein Caravan ist ein gezogener Anhänger ohne Motor und verfügt in der Regel über einen Schlafraum, eine Küche und ein Bad, manche sind auch mit Klimaanlage und Fernseher ausgestattet. Ein Wohnmobil dagegen besitzt einen eigenen Antrieb, meist einen Dieselmotor. Unter einem Gewicht von 3,5 Tonnen gelten sie als Personen-, die darüber als Lastkraftwagen, mit entsprechenden Auswirkungen auf den nötigen Führerschein.

## Der Boom der Reisemobile begann mit der Corona-Pandemie

Laut dem Caravaning Industrie Verband (CIVD) sind 757.000 Caravans und 838.000 Reisemobile – so nennt der Verband Wohnmobile – in Deutschland aktuell zugelassen. Die Corona-Pandemie hat einen gewaltigen Boom ausgelöst, mit den ersten Lockdowns begann ein Run auf die rollenden Wohnungen. 2022 wurden 66.500 Reisemobile erst zugelassen, 2021 waren es 81.400 Fahrzeuge, 2020 gut 78.000. Zum Vergleich: 2013 hatte das Kraftfahrt-Bundesamt ganze 24.800 Neuzulassungen gemeldet. Der Boom hielt auch im ersten Halbjahr 2023 an: 41.500 weitere Reisemobile und 12.800 Caravans durften erstmals auf die Straße.

Auch der Gesamtumsatz der deutschen Caravaning-Industrie stieg 2022 noch einmal leicht auf über 14 Milliarden Euro. Allein für fabrikneue Reisemobile wurden mit 6,2 Milliarden Euro knapp 11 Prozent mehr ausgegeben als im Vorjahr. Dass nicht noch mehr neue Fahrzeuge dazukamen, lag in erster Linie an unterbrochenen Lieferketten. Es fehlten Halbleiterkomponenten und benötigte Rohstoffe wie Stahl, Holz, Kunststoff und Klebstoff. Auch der Secondhandmarkt floriert: 2022 wechselten gebrauchte Wohnmobile und Caravans für 5,2 Milliarden Euro den Besitzer. Für Zubehör gaben die Kunden 1,3 Milliarden Euro aus.

## Was Luxus ist, entscheidet die ganz persönliche Perspektive

„Der Faktor Individualität spielt bei den Kunden eine immer größere Rolle“, berichtet Marc Dreckmeier, Sprecher des CIVD. „Reisemobile und Caravans werden nach den eigenen Wünschen konfiguriert und nachgerüstet, und die Vielfalt der erhältlichen Ausstattungen wird von Jahr zu Jahr größer.“ Dreckmeier betont, dass „Luxus“ beim Caravaning ein weiter Begriff ist, „der nicht unbedingt an Ausstattung und Preis gebunden, sondern meist von der Perspektive des



Ist es klein, passt es zwar durch italienische Dörfer, doch der Wohnkomfort kommt zu kurz. Ist es groß, wohnt es sich darin prima, aber die Mobilität ist eingeschränkt. Die Lösung: Das Reisemobil muss so groß sein, dass ein ausgewachsenes Auto in den Bauch passt – wie beim zwölf Meter langen und 18 Tonnen schweren Volkner Performance S.

Foto Volkner Mobil

Etwas bescheidener und deutlich günstiger kommt der Vario Mobil Alkoven 1200 daher. Auch er hat mehrere Erker, die sich hydraulisch ausfahren lassen. So ist genug Platz für beleuchtete Vitrinen, Flachbildschirme und Espressoautomaten. Wer sich mit diesem Gefährt nicht durch die engen Gassen in Verona oder Venedig quälen möchte, kann dafür die mitgelieferten E-Bikes nutzen, für die es eine integrierte Ladestation gibt. Der Grundpreis: etwa 650.000 Euro. Durch die optionalen Features ist aber auch beim Alkoven der Preis nach oben sehr flexibel.

## Eine Lounge für zehn Personen im Wohnmobil – warum denn nicht?

Interessant ist auch der Morelo Empire Liner für etwa eine halbe Million Euro. Er besticht mit Lichtkonzept, Fußbodenheizung und portabler Garage, in die 180 Kästen Mineralwasser passen – falls gerade kein Sportwagen zur Hand ist. Oder der Futuria Sports + Spa mit einem dreieckigen Pool und einer glamourösen Lounge für zehn Personen. Und das „Einfamilienhaus mit Tiefgarage“, der Centurion von Concorde: Der Boden dieser Landyacht sieht aus wie ein Schiffsdeck.

Größter Wohnmobilhersteller in Europa ist die Hymer Group. Auch die Hobby-Fendt-Gruppe, Trigano, Knaus Tabbert und Pössl gehören zu den Topsellern. Bei den Luxusmodellen sind Volkner in Wuppertal, Vario Mobil in Bohme und Morelo in Schlusselfeld zu nennen.

In Sachen E-Mobilität ist bei den Reisemobilen noch nicht viel geboten. Zwar gibt es im Segment der kleineren Campervans bereits erste batteriebetriebene Modelle. „Für größere Reisemobile sind vollelektrische Antriebe aktuell noch nicht realistisch. Zum einen sind die Reichweiten bei marktüblichen Akkus gering, zum anderen sind die Batterien schwer und dadurch wird die Grenze von 3,5 Tonnen des B-Führerscheins schnell überschritten“, erklärt Marc Dreckmeier vom CIVD. Die Lösung: Über den europäischen Dachverband ECF setzt sich der CIVD auf EU-Ebene für eine Erweiterung des B-Führerscheins auf 4,25 Tonnen ein.

# Mobile Lustschlösser für gut betuchte Camper

Caravaning in Wohnmobilen boomt, und was den Superreichen ihre Megayachten, das sind den ganz normalen Reichen ihre fahrenden Paläste. Bei manchen passt ein Sportwagen in die bordeigene Garage.

Von Jürgen Hoffmann

jeweiligen Nutzers abhängig ist“. Für manche Urlauber beginne Luxus schon damit, spontan und flexibel verreisen zu können und das eigene Wohnzimmer und Bad immer dabei zu haben.

Bei manchen Wohnmobilen allerdings erübrigt sich jede Diskussion darüber, ob sie Luxus sind oder nicht. Zum Beispiel der Element Palazzo Superior von Marchi Mobile. Der rollende Palast ist zwölf Meter lang, inklu-

sive Dachterrasse sechs Meter hoch und 28 Tonnen schwer. Im Stand können sogenannte Slide-Outs links und rechts ausgefahren werden, die das während der Fahrt 2,50 Meter breite Gefährt auf fünf Meter ausziehen.

In die 68 Quadratmeter des fahrbaren Riesens passen neben Küche, Bad und Wohnraum auch ein Spa-Bereich mit Erlebnis-Regendusche, ein Multimediazimmer mit Design-Audio-Systemen und Ambient Light und eine

Sky-Lounge mit automatischem Sonnendach. Geschlafen wird auf einem vom Hoflieferanten des englischen Königshauses handgefertigten Bett – selbstverständlich Kingsize. Angerufen wird das Schwergewicht von einem 600 PS starken Sechszylindermotor. Und der Preis? Der liegt – je nach Konfiguration – zwischen zwei und vier Millionen Euro.

Ein Schloss auf Rädern ist auch das Wohnmobil Volkner Performance S. Der

Grundpreis liegt bei 1,8 Millionen Euro, auf einer Messe gab es einmal eine Version für 6,5 Millionen Euro: mit einem millionenschweren Bugatti Chiron im Bauch. Denn inklusive ist die weltweit einzigartige bord-eigene Mittelgarage. Das zwölf Meter lange und 18 Tonnen schwere Gefährt ist unter anderem mit Hochglanzmöbeln, Eichendielen, Alcantara-bespannten Wänden, einem flauschigen Teppich und einer Bar ausgestattet.

# Auch Götter lassen sich leasen

Eine Mehrheit nutzt auf dem Weg zum Neuwagen Kredite, Leasing oder andere Finanzierungshilfen. Aber wie ist das bei Luxusmarken – von Aston Martin bis Porsche? So ähnlich, aber im Detail anders. Von Michael Hasenpusch

Sie alle tun es. Ferrari und Lamborghini, Rolls-Royce und Maserati, Lotus, Bentley und Aston Martin, Porsche und Mercedes sowieso. Es sind die Marken, die in den preislich luftigen Höhen des Automobils Olymps wohnen. Dass solcher Luxus teuer sein muss, versteht sich von selbst. Dass Kundinnen und Kunden die aufgerufenen Preise aus dem Rolex-bewehrten Handgelenk bezahlen offenbar nicht. Denn all diese Marken, deren Autos gerne mehrere Hunderttausend Euro kosten, unterstützen Käuferinnen und Käufer gerne dabei, sich den Traum vom Luxusauto zu erfüllen. Mit Krediten, Leasing oder 3-Wege-Finanzierung.

## Finanzierungshilfen unter dem weltläufigen Begriff „Ownership“

„Finanzdienstleistungen“ oder „Financial Services“ finden sich auf den Websites aller nennenswerter Hersteller von Luxusautos. Nicht verschämt irgendwo am Ende der Seite, sondern teils recht prominent. Oft unter dem weltläufig klingenden Begriff „Ownership“ gibt es Angebote für jene, die das Geld nicht haben. Oder es nicht ausgeben wollen. Oder aus anderen Gründen zu Fremdfinanzierung greifen.

„Sie müssen keinen Lamborghini besitzen, um einen zu fahren“, bringt es das Leasingangebot des Herstellers auf den Punkt. Rein rechtlich ist das zwar nicht korrekt, denn der Leasingnehmer ist nun mal der Besitzer, während der Leasinggeber der Eigentümer bleibt, aber sei's drum. Es geht darum, dass Aspiranten auf Luxusvehikel

Aus einem bestehenden Leasingvertrag auszusteigen ist normalerweise schwierig bis unmöglich. Nicht so im Luxussegment. Da ist der Fahrzeugwechsell eher willkommen.

offenbar bei der Frage des Geldes zu denselben Methoden greifen wie Menschen, die einen VW Polo kaufen wollen.

Finanziert wird in der Autobranche generell. Das zeigt der aktuelle DAT-Report der Deutsche Automobil Treuhand GmbH. Etwa jeder achte Neuwagenkäufer behält sich 2022 mit einem Kredit, 42 Prozent immerhin teilweise. Zwei Jahre zuvor, im ersten Corona-Jahr, waren es sogar mehr als die Hälfte. Aus Angst vor steigender Inflation, und vielleicht auch, um sich nicht durch weitere Finanzierungen zu belasten, hätten viele Neuwagenkäufer ihre eigenen Ersparnisse investiert – so lautet die Erklärung der DAT.

Privatleasing hat mit 22 Prozent wieder das Niveau der Jahre 2019 und 2020 erreicht. Bei gewerblichen Autokäufern längst die dominierende Finanzierungsform, sei Leasing mittlerweile auch bei Privatkunden angekommen, bestätigt auch Stefan Reindl, Professor für Automobilwirtschaft an der HWU Nürtingen-Geislingen. Der Grund dafür sei nicht zuletzt die „optische Verkleinerung“ der monatlichen Leasingraten, die aus dem Einkommen gestemmt werden können. „Auto-Abos und Flatrates schlagen in die gleiche Kerbe wie Privatleasing, sichern aber durch Zusatzleistungen wie beispielsweise Wartung und Versicherung das monatliche Mobilitätsbudget ab“, so Reindl.

Im vergangenen Jahr kauften die 4600 für den DAT-Report befragten Verbraucherinnen und Verbraucher Neuwagen für durchschnittlich 42.790 Euro. Nach Luxus klingt das nicht. Martin Endlein, Pressesprecher der DAT, bestätigt denn auch, dass in den Daten, die dem Report zugrunde liegen,

kein Fahrzeug dieses Segments vorkommt. Doch auch dort, wo Geschäfte mit den Luxusautos gemacht werden – bei Herstellern, Händlern oder Banken –, sind Informationen nur mit Mühe zu bekommen. Die dargestellte Offenheit der Luxusmarken für Finanzierungsleistungen wird im direkten Gespräch nicht eingelöst. Ein Hamburger Luxusautohändler wimmelt unwirsch ab, „dafür wolle er sich jetzt nun wirklich keine Zeit nehmen“. Bei einer deutschen Luxusmarke heißt es, Leasing sei wenig attraktiv. Die Fahrzeuge, deren günstigstes etwa 200.000 Euro kostet, könnten gebraucht nahezu ohne Abschlag weiterverkauft werden. Da eine Leasingrate ja quasi ein Entgelt für den Wertverlust sei, ergebe das keinen Sinn.

## Luxusauto fahren für Raten von bis zu 12.500 Euro – pro Monat

Die Praxis scheint das anders zu sehen. Auf Leasingmarkt.de, einer Plattform für Angebote verschiedener Händler, gibt es durchaus Luxusautos. Neun Ferraris sind dort beispielsweise online, der teuerste mit einer Rate von 12.500 Euro monatlich ist ein nagelneuer SF90. Dafür darf man 36 Monate lang 999 PS bewegen und 10.000 Kilometer pro Jahr fahren.

Es geht aber auch günstiger, wenngleich gebraucht. Einen Ferrari Portofino gibt es ab 2.690 Euro pro Monat, einen Lamborghini Huracán ab 3.555 Euro und einen Rolls-Royce Phantom ab 2.990 Euro. Der Bentley Bentayga wird ab 2.999 Euro angeboten, und mit dem Modell Ghibli können Schnäppchenjäger schon ab etwa 462 Euro pro Monat Mase-

rati fahren – allerdings mit Dieselmotor. Immerhin 89 Fahrzeuge der Marke sind online.

Dass Luxusautos keinen Wertverlust erleiden, kann Leasingmarkt.de-Geschäftsführer Robin Tschöpe nicht glauben. „Die Zeiten haben sich geändert, Geld ist seit der Zinswende wieder etwas wert, Luxusgüter wie Uhren sind bereits im Preis gefallen. Bei Autos ist das ähnlich.“ In der Niedrigzinsphase sei es für viele kein Problem gewesen, sich sogar mehrere Luxusautos in die Garage zu stellen: „Damals haben sie tatsächlich nicht an Wert verloren oder sogar im Gegenteil dazugewonnen“, so Tschöpe.

Deshalb sei neben dem Kauf auch das Restwertleasing eine gute Wahl gewesen, bei dem Leasingnehmer am Ende potentiell sogar Geld zurückerhalten könnten. Aber diese Zeiten seien vorbei. Einen Tipp hat er: Wie bei Gebrauchtwagen generell sei es bei Luxusautos noch wichtiger, die Mehrwertsteuer zu erhalten. Verständlich: 19 Prozent von beispielsweise 350.000 Euro sind immerhin rund 56.000 Euro. Da Luxusautos auch gerne ins Ausland verkauft würden, wo dann die Steuer erstattet werden könne, erweitere das den Käuferkreis erheblich, so Tschöpe.

Doch wie oft wird im Segment der Luxusautos finanziert oder geleast? Die Antwort gibt ein Ferrari-Händler, der ebenfalls ungenannt bleiben will. Einen Funfact gibt es gleich zu Anfang des Gesprächs. Die meisten Ferrari-Kunden haben mehr als ein Auto der Marke. Abgesehen davon würden 30 bis 40 Prozent der Fahrzeuge geleast. Alles wie beim VW Polo? Nein. Der Unterschied zum Leasing gewöhnlicher Autos läge in der Flexibilität der spezialisierten

## IMPRESSUM

Mobiler Luxus  
Verlagsspezial der  
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:  
Fazit Communication GmbH,  
Pariser Straße 1, 60486 Frankfurt am Main

Geschäftsführung: Hannes Ludwig,  
Jonas Grashey

Redaktion: Michael Hasenpusch,  
Christina Lynn Dier (verantwortlich)

Anzeigen: Ingo Müller (verantwortlich) und  
Jürgen Maukner, REPUBLIC Marketing & Media  
Solutions GmbH, Mittelstraße 2–4, 10117 Berlin,  
www.republic.de

Weitere Angaben siehe Impressum dieser  
Zeitung.

# „Der Geruch ist nicht zu beschreiben“

Sind Elektroautos brandgefährlicher als andere? Nein, sagt Marcel Hommens, Sachverständiger beim Brandschutzbüro Defensio Ignis und Fachberater E-Mobilität des Landesfeuerwehrverbandes Rheinland-Pfalz. Sie brennen nur anders. Im Interview erklärt er den Unterschied und welche Rolle die Nase für die Feuerwehr spielen kann.



Foto Defensio Ignis

**Herr Hommens, immer wieder geistern Schreckensmeldungen zur Brandgefahr von Elektroautos durch die Medien. Wie brandgefährlich sind sie wirklich?**  
Tatsächlich geraten E-Autos deutlich weniger oft in Brand als fossil betriebene Fahrzeuge, und wenn sie brennen, liegt das äußerst selten daran, dass das Akkusystem sofort in Brand gerät. Es ist extrem gut gesichert und ein Abbrennen in den meisten Fällen ausgeschlossen.

**Aber wenn ein Elektroauto brennt, kann das sehr beeindruckend aussehen. Einschlägige Youtube-Videos zeigen Brände, die von Stichflammen unter dem Wagenboden begleitet werden.**  
Sobald ein Auto brennt, findet das Feuer durch den verbauten Kunststoff jede Menge Nahrung und kann in der Folge auch den Akku entzünden. Nur dann ist das Abbrandverhalten eines Elektroautos anders als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Das liegt am Aufbau des Akkusystems, das aus einzelnen Zellen besteht. Im Lauf eines Brandes können sie nacheinander abbrennen, manchmal begleitet von diesen charakteristischen Stichflammen unter dem Auto oder in den Radkästen.

**Und wie entstehen die Stichflammen?**  
Die Batteriezellen enthalten sogenannte Elektrolyte, das sind in Flüssigkeit gelöste elektrisch gut leitende Mineralsalze. Beim Brand des Autos kann es durch die Wärme zu einem sogenannten Thermal Runaway in der Akkuzelle kommen, einem thermischen Durchgehen. Einmal in Gang gesetzt, verstärkt sich dieser Prozess selbst. Die Stoffe in der Zelle verdampfen, der Druck steigt, und irgendwann suchen sie sich einen Weg nach draußen. Was dann mit hohem Druck als Gas aus der Zelle schießt, ist leicht brennbar und kann sich entzünden.

**Warum können Brände von Elektroautos länger dauern als die herkömmlicher Fahrzeuge?**  
Zwar brennt jede Zelle nur einmal, aber die Zellen insgesamt nacheinander. Enthält ein Akkusystem 200 Zellen, kann es sein, dass es 200-mal zu einer neuerlichen Zündung kommt, weil die Energie einer brennenden Batteriezelle bei der nächsten den Thermal Runaway auslöst. Das ist die Herausforderung

für die Feuerwehr. Wir können nicht in die Batterie hineinschauen und wissen nicht, wie weit der Thermal Runaway fortgeschritten ist. Wenn wir also nicht aktiv kühlen, kann es zwanzig Minuten nach dem scheinbaren Ende des Brandes zu einer neuerlichen Entzündung kommen. Ist ein brennendes fossil betriebenes Auto gelöscht, ist der Brand vorbei. Beim Elektroauto müssen wir auf Verdacht hin viel länger kühlen und den Brand überwachen.

**Sie bilden andere Feuerwehrleute aus. Zünden Sie denn zu Schulungszwecken auch mal ein Elektroauto an?**  
Leider nein. Bei jeder Schulung ein Elektroauto anzuzünden ist aus Gründen des Umweltschutzes sehr schwierig, und außerdem bräuchten wir dazu auch Fahrzeuge, die wir anzünden könnten, und diese haben wir nicht. Zur Vorbereitung auf die Schulungen haben wir in Versuchsreihen aber durchaus schon Elektroautos angezündet, um daran unterschiedliche Löschsysteme und -strategien zu prüfen. Bei den Schulungen selbst beschränken wir uns meist auf das Anzünden einzelner Batteriezellen, vor allem um den Geruch vorzuführen, der dabei entsteht.

**Den Geruch von brennenden Akkuzellen?**  
Genau. Der Geruch von abgasenden und brennenden Lithium-Ionen-Akkus ist so eigenartig, dass man ihn nicht beschreiben kann. Hat man das aber einmal gerochen,

Zwar brennt jede Zelle eines Akkusystems nur einmal, aber die Zellen insgesamt nacheinander. Deshalb können Brände von Elektroautos länger dauern.

ist der Fall klar, und kann als hervorragender Indikator dienen. Wenn die Feuerwehr zu einem Unfall gerufen wird, in den ein Elektroauto verwickelt ist, kann es sein, dass noch kein Feuer oder kein Rauch zu sehen ist, aber dieser Geruch schon in der Luft liegt. Dann wissen die Kolleginnen und Kollegen sofort, dass mit dem Akkusystem etwas nicht stimmt. Ist jemand im Fahrzeug eingeklemmt und es ist klar, dass dessen Befreiung eine Zeit dauern wird, würden sie dann das Auto vorsorglich schon einmal kühlen. Denn wenn das Feuer ausbrechen sollte, entwickelt sich eine Menge Rauch, der die Rettungsarbeiten behindert, und die Feuerwehr gerät natürlich unter Zeitdruck.

**Wenn der Löschstrahl auf eine Autobatterie gerichtet wird, besteht dann die Gefahr eines Stromschlags?**  
Natürlich müssen wir bei einem Elektroauto grundsätzlich davon ausgehen, dass Strom vorhanden ist, aber mir ist kein solcher Fall bekannt, in dem Feuerwehrkräfte zu Schaden gekommen sind. Es gibt in den batteriebetriebenen Fahrzeugen die orangefarbenen Hochvoltleitungen, die wir deaktivieren können, wenn das nicht schon automatisch geschehen ist. Die Autos sind durchweg gut konstruiert, aber wir arbeiten auch sehr vorsichtig.

**Heißt das, Sie müssen bei jedem Elektroauto wissen, wo Sie das Stromnetz ausschalten können?**  
Das ist bei jedem Fahrzeug tatsächlich anders, es gibt aber innerhalb der Baureihen von Herstellern Ähnlichkeiten wie beispielsweise beim Volkswagen- und Porsche-Konzern. Alle Hersteller müssen außerdem für ihre Fahrzeuge eine sogenannte Rettungskarte veröffentlichen, deren Inhalt genormt ist. Darin muss Schritt für Schritt – sogar abgebildet – beschrieben sein, wie das Hochvoltsystem deaktiviert werden kann.

**Was heißt das für die Besitzerinnen und Besitzer von Elektroautos? Müssen sie in Garagen und Carports besondere Vorkehrungen treffen?**  
Es brennen alle Arten von Autos, elektrische oder fossile. Ans Haus angebaute Garagen haben eine Brandmauer und in der Regel eine Brandschutztür. Wenn es dort

brennt, ist es egal, was da brennt. Besondere Vorkehrungen muss man keine treffen. Wichtig ist dies: Das vom Hersteller vorgesehene elektrische System sollte auch genutzt werden, eigenhändige Modifikationen sind tunlichst zu unterlassen. Die gibt es zwar bei Elektroautos weniger, aber dafür an E-Bikes. Hier beobachten wir häufiger Basteleien an den Akkus mit dem Ziel, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Das kann die Brandgefahr beim Laden deutlich erhöhen.

**Wie stehen Sie zur Gefahr durch brennende Elektroautos in der Tiefgarage?**  
Wir halten gar nichts davon, Elektroautos dort zu verbieten. Überall in Deutschland brennen Fahrzeuge in Tiefgaragen, elektrische und fossil betriebene, und diese Brände sind generell eine Herausforderung für die Feuerwehr und die Bauteile. Es entsteht viel Rauch, und die Wärme kann nicht so schnell abgeleitet werden wie im Freien. Den Brand eines Elektroautos in einer Tiefgarage zu löschen dauert einfach etwas länger.

Das Interview führte Michael Hasenpusch.

An E-Bikes beobachten wir häufiger Basteleien an den Akkus, um die Geschwindigkeit zu erhöhen. Das kann die Brandgefahr beim Laden deutlich erhöhen.



## Der Continental GT S. Performance trifft Stil.

Ein Bentley-Händler in Ihrer Nähe berät Sie gerne.

### BENTLEY BERLIN

Marschner GmbH & Co. Autohandels-KG  
Walitzstraße 14  
10629 Berlin  
+49 30 8866 7888 0  
Berlin.BentleyMotors.com

### BENTLEY KÖLN

Moll Sportwagen Köln GmbH  
Butzweilerstraße 35-39  
50829 Köln  
+49 221 370 50 150  
Koeln.BentleyMotors.com

### BENTLEY DRESDEN

Thomas Exclusive Cars GmbH  
Meißner Straße 34  
01445 Radebeul  
+49 351 40 464 260  
Dresden.BentleyMotors.com

### BENTLEY MANNHEIM

Bach Premium Cars GmbH  
Graudenzler Linie 113  
68307 Mannheim  
+49 621 777 368 00  
Mannheim.BentleyMotors.com

### BENTLEY DÜSSELDORF

Gottfried Schultz Premium GmbH  
Höherweg 95  
40253 Düsseldorf  
+49 211 73 77 740  
Duesseldorf.BentleyMotors.com

### BENTLEY MÜNCHEN

Emil Frey Exclusive Cars GmbH  
Moosacher Straße 40  
80809 München  
+49 89 28 70 12 20  
Muenchen.BentleyMotors.com

### BENTLEY FRANKFURT

Bach Premium Cars GmbH  
Urseler Straße 38  
61348 Bad Homburg  
+49 6172 49 97 100  
Frankfurt.BentleyMotors.com

### BENTLEY NÜRNBERG

Emil Frey Exclusive Cars GmbH  
Bortenmacherstraße 1  
91154 Roth  
+49 9171 89 19 10  
Nuernberg.BentleyMotors.com

### BENTLEY HAMBURG

Kamps in Hamburg GmbH & Co. KG  
Tarprenring 31-33  
22419 Hamburg  
+49 40 59 100 590  
Hamburg.BentleyMotors.com

### BENTLEY SINGEN

Gohm Sportwagen GmbH  
Georg-Fischer-Straße 65  
78224 Singen  
+49 7731 94 63 0  
Singen.BentleyMotors.com

### BENTLEY HANNOVER

Kamps in Hannover GmbH & Co. KG  
Podbielskistraße 322  
30655 Hannover  
+49 511 35 85 50  
Hannover.BentleyMotors.com

### BENTLEY STUTTGART

Gohm Sportwagen GmbH  
Graf-Zeppelin-Platz 1  
71034 Böblingen  
+49 7031 2055 516  
Stuttgart.BentleyMotors.com

WLTP-Fahrzyklus des Continental GT S (V8): Kraftstoffverbrauch, l/100km – kombiniert 12,1  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert – 275 g/km. DAT-Hinweis: bentleymotors.com/de/disclaimer

Der Name „Bentley“ und das geflügelte „B“ sind eingetragene Markenzeichen. © 2023 Bentley Motors Limited. Gezeigtes Modell: Continental GT S.

Scannen Sie den QR-Code und entdecken Sie mehr.  
Oder besuchen Sie [www.BentleyMotors.com](http://www.BentleyMotors.com)

