

Mazda | Großer, kleiner 2er

— Ein wenig gedulden müssen sich die Fans des Mazda2 noch. Die dritte Generation des Kleinwagens steht Ende Februar 2015 beim Händler. Der ausschließlich als Fünftürer erhältliche Japaner wächst um 14 Zentimeter auf 4,06 Meter und wird höher (um zwei Zentimeter auf 1,49 Meter). Der Radstand von dann beachtlichen 2,57 Metern soll für Platz an Bord sorgen. Dem neu entwickelten 1,5-Liter-Diesel (105 PS) sollen 3,4 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer reichen (CO₂-Wert: 89 g/km). Von seinen größeren Brüdern erbt der kompakte Mazda2 das Skyactiv-Fahrwerk.



Foto: Mazda

Volvo | V40 Cross Country als Allradler

— Der schwedische Hersteller kombiniert erstmalig den Turbo-Benzinmotor T5 (245 PS) aus der Drive-E-Familie mit einem Allradantrieb. Premiere feiert das 2,0-Liter-Aggregat mit 350 Nm im V40 Cross Country T5 AWD und wird von der neuen Achtgang-Automatik flankiert. Der sparsame Neuling unterbietet seinen Vorgänger laut Volvo um 20 Prozent im Verbrauch, was den CO₂-Wert auf 149 g/km fallen lässt. Startpreis: 30.655 Euro.

VW | XL Sport für Tagträumer

— Platz ist im Wolfsburger Ein-Liter-Künstler rar, deshalb stammt der Motor für die Sportversion des XL1 von der Konzerntochter Ducati. Der 200 PS starke V2-Benziner soll den XL Sport auf bis zu 11.000 Touren bringen. Das Leichtgewicht (890 Kilogramm) spurtet in 5,7 Sekunden auf Tempo 100 und bleibt vorerst leider nur eine Traum-Studie.



Foto: VW

Kraftvoller Ritt in den Herbstalltag

Mercedes | Mit den schwindenden Sonnenstunden nehmen die PS wieder zu. Der süddeutsche Anbieter lockt die Fuhrparks mit durchzugsstarken Boliden.

— Der Stuttgarter Autobauer schickt eine ganze Armada von Neuheiten in den Herbst, wobei die Novität oftmals im Detail liegt. Neben dem C-Klasse T-Modell mit den nun typischen zwei Versionen des Frontgrills gibt es beispielsweise in der CLS-Familie mit dem CLS 220 Bluetec sowie dem V6-Benzinmotor mit Abgasturboaufladung für den CLS 400 zwei neue Motorvarianten.

Edel und stark | Das viertürige CLS Coupé und der Shooting Brake des CLS 63 AMG sind optisch leicht geschärft worden, zum Beispiel durch den neuen Diamantgrill und die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer – die nächste Evolutionsstufe der Scheinwerfertechnik nennt sich Multibeam LED und ist optional erhältlich. Nicht zuletzt betont das 585 PS starke Antriebsaggregat, wohin beim



Foto: Daimler

Gegen Herbstdepressionen | Der S 63 AMG sorgt für Fahrspaß

Kraftprotz die Reise geht. Das S-Klasse Coupé wartet nun mit einem neuen zweiteiligen TFT-Display im Widescreen-Format auf. An der Leistungsspitze drängen sich das S 63 AMG Coupé mit AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor (585 PS) und das S 65 AMG Coupé mit AMG 6,0-Liter-V12-Biturbomotor und 630 PS. Das alles hat natürlich seinen Preis: C-Klasse T-Modell ab 29.600 Euro, CLS Coupé ab 45.450 Euro, CLS Shooting Brake ab 47.050 Euro und S-Klasse Coupé ab 105.850 Euro. | rs

Hyundai | Das Automatikgetriebe für den i30 legt einen Gang zu

— Die Koreaner wollen im kommenden Jahr mit einem neuen Turbobenzinmotor mit Direkteinspritzung und einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (7DCT) auf Kundenfang gehen. Eingesetzt wird der 1,0-Liter-T-GDI-Motor (120 PS) wohl im neuen i20. Im großen Bruder i30 wird bald das 7DCT Serie. Das neue Konzept verbindet laut dem Importeur die Vorteile von automatisiertem und manuellem Schaltgetriebe miteinander. Gegenüber der bisherigen Sechsgang-Automatik soll der Neuling helfen, den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Werte zu drücken und gleichzeitig die Beschleunigung zu verbessern.

Opel | Alu-Motor sorgt für Spar-Mokka

— Ab Anfang 2015 fährt das Kompakt-SUV aus Rüsselsheim mit dem neuen 136 PS starken 1,6-Liter-CDTI-Turbodiesel vor. Der Nachfolger des 1.7 CDTI vergrößert die Kraftreserven um sechs PS und 20 Newtonmeter. Von null auf Tempo 100 fährt der Mokka in 9,9 Sekunden. Kombiniert mit der Sechsgang-Handschaltung und dem serienmäßigen Start-Stopp-System liegt der Normverbrauch bei 4,1 Litern pro 100 Kilometer (CO₂-Wert: 109 g/km). Die Vorgängerverwerte lagen bei 4,9 l/100 km und 129 g/km. Zudem ist der Selbstzünder nun Euro-6-konform. Die Ingenieure ersetzen für den Motor-



block, die Grundplatte und den Zylinderkopf das klassische Gusseisen durch Aluminium – laut Opel eine Premiere für die Dieselmotoren. Der Lohn zeigt sich auf der Waage. Denn der neue Selbstzünder ist mehr als 20 Kilogramm leichter als das bisherige Aggregat.

Foto: GM Company