



Neuer Maßstab

Ende des Jahres möchte der neue, schicke Citroën C4 mit richtig viel Kofferraum bei Kunden punkten.

Auf dem Pariser Autosalon Anfang Oktober sagt der neue Citroën C4 erstmals der automobilen Fan-Gemeinde hallo. Wie die Marke mit dem Doppelwinkel vorab verlauten ließ, spricht das schicke – so die ersten Pressebilder – Kompaktklasse-Modell auch Geschäftskunden an, die immer mehr von einem Dienstwagen erwarten würden.

Angefangen beim Ladeabteil: Statt bislang 314 Liter schluckt der Franzose nun 408 Liter, eigenen Angaben zufolge der größte Kofferraum im Segment. Zum Vergleich: Der VW Golf bietet 350 Liter, der Opel Astra 370 Liter und der Renault Mégane 405 Liter.

Wenn der neue C4 Ende des Jahres hierzulande im Showroom steht, misst er 4,33

Meter in der Länge (+ fünf Zentimeter), 1,79 Meter in der Breite (+ zwei Zentimeter) und 1,49 in der Höhe (+ drei Zentimeter). Zudem sollen Einstieg, Raumangebot und Kopffreiheit besser als beim Vorgänger sein.

Auch motorensseitig hat sich etwas getan. So schickt der Importeur die Mikro-Hybridversionen namens e-HDi samt Start-Stopp-Technik und Michelin Energy Saver an den Start, die 112 PS mobilisieren und nur 109 g/km CO₂ emittieren sollen. 99-Gramm-Versionen mit 92 PS folgen später.

Als Einstiegsdiesel fungiert der HDi 90 FAP mit 92 PS, der an einen Fünfganghandschalter gekoppelt ist. Sein Normverbrauch: 4,2 Liter im Schnitt, was CO₂-Emissionen von 110 g/km entspricht.

Daneben offeriert Citroën eine ganze Armada an Wohlfühl- und Sicherheits-Goodies: unter anderem ein System zur Überwachung des toten Winkels, einen programmierbaren Geschwindigkeitsregler- und -begrenzer, den Notruf „eTouch“ sowie Sitze mit E-Lordosenstütze und Massagefunktion. **PN Af**

Doppelkupplung à la Renault

Flottenchefs können jetzt für die Renault-Modelle Mégane, Scénic und Grand Scénic das neue Doppelkupplungsgetriebe namens EDC (Efficient Dual Clutch) bestellen. Der Aufpreis gegenüber dem Sechsganghandschalter beträgt 1.092 Euro. Die Franzosen schicken den Neuling, der den Komfort eines Automatikgetriebes bieten und effizienter als die Schaltbox sein soll, vorerst in Kombination mit dem dCi 110 FAP (106 PS) ins Rennen. Eine Weltneuheit ist nach Auskunft des Importeurs die Tatsache, dass die Gangwechsel durch Stellmotoren erfolgen. Mit Erfolg, was den Spritverbrauch anbelangt. So sollen die Verbräuche – je nach Modell – bis zu 0,2 Liter niedriger sein als mit manuellem Schaltgetriebe. Bei Scénic und Grand Scénic mit dCi 110 FAP (106 PS) bedeutet das konkret einen Normverbrauch von 5,0 statt 5,2 Litern respektive 130 statt 135 g/km CO₂. Darüber hinaus bietet das Sechsgang-EDC mit dem Spar-, dem Sport- und dem Normalmodus drei Schaltprogramme.

Porsche: effizienterer Panamera

Im neuen Modelljahr geben sich die Achtzylinder-Modelle der Panamera-Baureihe sparsamer. So zeichnen bei den ab August erhältlichen Zuffenhausenern vor allem die in Serie verbaute Bordnetzrekuperation und optionale, rollwiderstandsarme 19-Zoll-Ganzjahresreifen für den gehemmten „Durst“ verantwortlich. Beim 500 PS starken Panamera Turbo bedeutet das 11,3 statt 12,2 Liter auf 100 Kilometern – ein CO₂-Ausstoß-Minus von 21 g/km. Die Verbräuche für Panamera S und 4S: 10,3 respektive 10,6 Liter. Neues gibt's auch in puncto Lackfarben, Leder- und Sonderausstattungen.



Das überzeugt mich! Individuell im Angebot. Kompetent im Service.

Als herstellerunabhängiges Leasing-Unternehmen setzen wir auf maximale Wirtschaftlichkeit, Fairness und Kostentransparenz. Wir kennen keine Standardlösungen, sondern zeigen Ihnen Optimierungspotentiale. Die Nutzung Ihrer Fahrzeugflotte gestalten wir so flexibel, wie Sie es wollen – selbstverständlich frei von Herstellerinteressen. Fragen Sie uns!
www.hla.de oder rufen Sie uns an +49 (0)89 324 901 900

HANNOVER LEASING AUTOMOTIVE