

In Kürze

Pajero 3.2 DI-D erstarkt

Mitsubishi hat den 3,2-Liter-Diesel im Pajero überarbeitet und mit einem geschlossenen, aktiven Partikelfiltersystem ausgestattet. Er leistet statt 170 PS jetzt 200 PS. Gleichzeitig sank der Verbrauch. Beim 3-Türer mit Fünfgang-Schaltgetriebe etwa von 9,2 auf 8,5 Liter oder beim langen 5-Türer mit neuer Fünfstufen-Automatik von 10,6 auf 9,3 Liter. Ebenso erfreulich: das Plus von 200 Kilo bei der max. Anhängelast. Sie beträgt nun 3.000 kg respektive 3.500 kg (5-Türer). Preis: ab 29.403 Euro.

Modellgepflegter 207

Sommerfrische für den Peugeot 207 – mit dynamischerem Design, neuen Bedienelementen sowie – je nach Version – mit Schaltpunktanzeige und rollwiderstandsoptimierten Pneus fährt der Kleinwagen jetzt vor. Auch den Innenraum haben die Franzosen überarbeitet. Zudem soll ab September der 1,6-Liter-Diesel (90 PS, DPF Serie) nur noch 99 g/km CO₂ ausstoßen – ein Minus von mehr als 20 Gramm. Insgesamt stehen fünf Benziner und zwei Diesel zur Verfügung. Preislich ging's leicht nach unten, der Einstiegskurs liegt bei 10.168 Euro (Dreitürer). Zwei Türen mehr kosten 588 Euro.

Nummer acht lebt

Jaguar hat kürzlich in London den neuen XJ präsentiert. Die achte Generation der Oberklasse-Limousine lässt sich ab sofort zu Preisen ab 64.622 Euro ordern. Die Auslieferungen sind für Januar 2010 terminiert. Fuhrparkleiter können sich zwischen drei Motorvarianten und vier Ausstattungslinien entscheiden, plus eine Version mit verlängertem Radstand. Als Basisantrieb fungiert ein Dreiliter-V6-Diesel (275 PS) mit sequenzieller Bi-Turbo-Aufladung. Der Normverbrauch auf 100 Kilometern: 7,0 Liter, was 184 g/km CO₂ entspricht.



Öko-Label-Boom

Volvo hat seine Angebote besonders sparsamer DRIVE-Diesel-Modelle von drei auf zehn erhöht.

Vor nicht einmal einem Jahr brachten die Schweden die ersten DRIVE-Varianten auf den Markt. Mit Mitteln wie Leichtlaufreifen, länger übersetztem Getriebe (Gänge drei bis fünf) inklusive Leichtlauföl, aerodynamischem Feinschliff, Schaltpunktanzeige, tiefergelegtem Fahrwerk sowie optimiertem Motormanagement gelang es den Schweden, den Verbrauch des 109 PS starken 1,6-Liter-Diesels im C30, S40 und V50 um stolze zehn Prozent von ursprünglich 5,0 Liter auf 4,5 Liter zu drücken.

Jetzt hat Volvo nachgelegt und das DRIVE-Trio zusätzlich mit Bremsenergieerückgewinnung und manuell deaktivierbarem Start-Stopp-System ausgestattet. Aufpreis gegenüber weiterhin angebotener „Premierenvariante“: je 294 Euro.

Wie bei BMW, Audi oder VW geht der Motor automatisch aus, sobald man beispielsweise an einer roten Ampel den Gang herausnimmt und den Fuß von der Kupplung nimmt. Wird Letztere wieder betätigt, meldet sich der Motor

zurück. In der Praxis geschieht dies unauffällig sowie erfreulich spontan und weich. Laut Volvo mit ein Verdienst einer kompakten, versteckt im Vorderwagen eingebauten Zusatzbatterie, die in Kombination mit der Hauptbatterie die Anzahl der möglichen Start-Stopp-Zyklen auf bis zu 175.000 erhöhen und bei Bedarf den Weiterbetrieb der Klimaanlage im Stand-by-Modus des Motors ermöglichen soll.

Resultat: Ein Rückgang des Verbrauchs bei allen dreien von 4,5 auf 3,9 Liter und eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 119 auf 104 g/km. Den normalen 1.6D haben die Schweden übrigens mit Einführung der „getunten“ DRIVE-Version aus dem Programm gestrichen.

Ebenfalls neu: der Volvo V70 1.6D DRIVE. Ihn macht der 109-PS-Selbstzünder in Kombination mit Feinarbeit an der Aerodynamik, Leichtlaufreifen und einem tiefergelegten Fahrwerk zum Sparmeister in seinem Segment. 4,9 Liter und eine CO₂-Emission von nur 129 g/km markieren

derzeit den Klassenbestwert, ohne dass der in allen Ausstattungsvarianten und mit allen optionalen Features der V70-Baureihe erhältliche Eco-Kombi dabei zur rollenden Wälderdüne mutiert. Wer will, bekommt übrigens auch den S80 mit diesem Motor.

Noch interessanter ist sicherlich der neue XC60 2.4D DRIVE. Denn: Mit seiner Einführung gibt es das meistverkaufte Flottenmodell der Schweden im ersten Halbjahr 2009 erstmals auch mit Frontantrieb. In Kombination mit Sechsgang-Schaltgetriebe und neuem, rundum überzeugendem 175 PS starkem Fünfzylinder-Selbstzünder verbraucht die Eco-Version nur 6,0 Liter (CO₂: 159 g/km). Das sind 1,5 Liter weniger als beim Allradler, der unverändert mit dem alten 163-PS-Diesel, aber nur noch mit Automatik vom Band läuft. Dazu kommt ein Preisvorteil von 2.563 Euro.

Im direkten Vergleich, spricht mit ohne DRIVE-Label versehenem Selbstschalter, beträgt der Verbrauchs- bzw. Preisvorteil des Fronttrieblers gegenüber dem Allradler 0,6 Liter bzw. 840 Euro.

Abgerundet wird die gelungene DRIVE-Diesel-Offensive vom frontgetriebenen XC70 2.4D DRIVE. AD AF

Volvo DRIVE

Modell	C30 1.6D*	S40 1.6D*	V50 1.6D*	V70 1.6D	XC60 2.4D	XC70 2.4D
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.560	R4/1.560	R4/1.560	R4/1.560	R5/2.400	R5/2.400
Leistung (kW/PS/min)	80/109/4.000	80/109/4.000	80/109/4.000	80/109/4.000	129/175/3.000	129/175/3.000
Drehmoment (Nm/min)	240/1.750	240/1.750	240/1.750	240/1.750	420/1.750	420/1.500
0–100 km/h (s)	11,3	11,4	11,3	12,8	9,8	9,6
Spitze (km/h)	190	190	190	190	205	210
Normverbr. (l/100 km)	3,9 D	3,9 D	3,9 D	4,9 D	6,0 D	6,0 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	104	104	104	129	159	159
Preis (netto/Euro)	ab 18.605	ab 20.176	ab 21.756	ab 25.462	ab 27.647	ab 33.176

*Start-Stopp