

Zweite Generation

Dank weiterentwickelter DRiVe-Technologie verbrauchen Volvo C30, S40 und V50 nur noch 3,9 Liter.

Wie die erste DRiVe-Generation verfügt das nach wie vor von einem 1,6-Liter-Diesel (109 PS) angetriebene Trio unter anderem über ein auf Verbrauchsreduzierung ausgelegtes Motormanagement, Windabweiser vor den Vorderrädern, eine Schaltpunktanzeige sowie ein je nach Modell um bis 20 Millimeter tiefergelegtes Fahrwerk.

Neu sind Bremsenergie-rückgewinnung und Start-Stopp. Dadurch soll der Norm-

verbrauch aller drei Varianten von bislang 4,5 Liter im Schnitt (CO_2 -Ausstoß: 119 g/km) auf 3,9 Liter (104 g/km) sinken.

Basis für die Leistungsfähigkeit des Start-Stopp-Systems ist eine kompakte Zusatzbatterie, deren zusätzliche Kapazität schnelle und weiche Motorstarts garantiert. Ein wichtiger Vorteil dieser Regelung: Durch die Entlastung der Hauptbatterie erhöht sich die Anzahl möglicher Start-Stopp-Zyklen auf bis zu 175.000. Der

Fahrer kann die Start-Stopp-Funktion über die DRiVe-Taste bei Bedarf ausschalten.

Zusätzlich zu den bei allen DRiVe-Varianten eingesetzten Features verfügt der C30 über eine Verkleidung des Unterbodens, einen Heckdiffusor am Unterboden, einen Dachspoiler sowie eine optimierte Kühlluftführung zum Kühler.

Die Preise liegen nur um 294 Euro höher als bei der weiterhin offerierten ersten Generation. **RED Af**



Audi A3: 1.6 TDI mit 90 PS und 105 PS

Gemäß der Downsizing-Strategie bietet Audi jetzt für den A3 den 1,6-Liter-TDI mit 90 oder 105 PS an. Letzterer soll auf 100 Kilometern nur 4,1 Liter Diesel verbrauchen und dabei 109 Gramm CO_2 je Kilometer emittieren. Garanten für diese Werte sind effiziente Technologien wie Start-Stopp-Technik und Rekupe-ration. Ohne diese beiden „Durststiller“ kommt der 90 PS starke 1.6 TDI aus. Sein Verbrauch: 4,5 Liter Diesel im Schnitt (CO_2 -Ausstoß: 118 g/km). Der Sprint von null auf Tempo 100 soll dem Audi A3 mit dem größeren Selbstzünder in 11,4 Sekunden gelingen, mit dem kleineren in 12,9 Sekunden. Die Spitzengeschwindigkeiten: 194 respektive 180 km/h. Preislich startet der Audi A3 1.6 TDI bei 18.950 Euro (90 PS) bzw. 19.790 Euro. Gegen einen Aufpreis von 756 Euro gibt's den A3 1.6 TDI auch als Sportback.



Richtig effizient

VW hat jetzt für die Golf-Familie den 1,6-Liter-TDI (105 PS) im Angebot: niedriger Verbrauch und Euro 5.

Der neue 1,6-Liter-TDI lässt sich jetzt in seiner stärksten Leistungsstufe, nämlich mit 105 PS, für die Golf-Familie ordern. Das Euro-5-konforme Common-Rail-Triebwerk löst den 1,9-Liter-TDI mit Pumpe-Düse-Technik ab.

Mit diesem Neuling unter der Haube sollen sich die Modelle Golf und Golf Variant mit 4,5 Litern auf der 100-Kilometer-Distanz begnügen, der Golf Plus lediglich mit 0,3 Litern mehr. Die CO_2 -Emissionen: 119 g/km respektive 126

g/km. Bei Golf und Golf Variant beträgt die Spitzengeschwindigkeit 189 km/h,



schon bei 1.500 Umdrehungen liegen 250 Nm an.

Wer sich den VW Golf mit dem 105 PS starken 1,6-Liter-TDI und einem manuellen Fünfganggetriebe für die Flotte ausgeguckt hat, der muss mindestens 17.311 Euro hinlegen. Das Siebengang-DSG kostet 1.807 Euro mehr.

Für den Golf Plus mit dieser Motorisierung ruft Volkswagen einen Einstiegskurs von 18.718 Euro auf. Soll es komfortabler zugehen, steht der Golf Plus mit DSG für 20.525 Euro in der Liste.

Zunächst nur mit Schaltgetriebe schicken die Wolfsburger den Golf Variant samt 1.6 TDI ins Rennen – für mindestens 18.866 Euro. **RED Af**

In Kürze

Opel Insignia: rein in die Lücke

In der Optionsliste finden Fans des Opel-Flaggschiffs Insignia jetzt für 542 Euro einen elektronischen Parkassistenten. Der „kleine Helfer“ unterstützt beim Einparken, ohne dem Fahrer das Lenkrad aus der Hand zu nehmen. So soll das System beim Vorbeifahren selbst Parklücken ausfindig machen, die nur einen Meter länger als das Fahrzeug sind. Über eine Anzeige im Armaturenbrett wird der Pkw-Lenker über den richtigen Einschlag sowie notwendige Stopp- und Umlenkpunkte beim Rangieren informiert.

Das kostet der Golf Plus BiFuel

Volkswagen hat den Golf Plus nun auch als BiFuel-Version im Portfolio. Dank des bivalenten 1,6-Liter-Vierzylinders (98 PS) soll der Wolfsburger verglichen mit einem herkömmlichen Benzinmotor rund zehn Prozent weniger CO_2 ausstoßen. VW gibt für die Werklösung 9,8 Liter Autogas im Schnitt an (CO_2 -Ausstoß: 159 g/km). Im Benzin-Modus soll der Golf Plus BiFuel 7,5 Liter Super konsumieren (179 g/km CO_2). Dank des in der Reserviermulde untergebrachten 43-Liter-LPG-Tanks soll der Newcomer im reinen LPG-Betrieb bis zu 440 Kilometer fahren. Die Gesamtreichweite liegt bei rund 1.100 Kilometern. Den Golf Plus BiFuel offeriert VW in den Versionen Trendline und Comfortline zum Einstiegspreis von 18.874 Euro – inklusive der vollen Gewährleistung.

Laguna: neuer Einsteiger

Renault hat mit dem Laguna Emotion eine neue Einstiegsvariante im Programm. So startet diese künftig schon bei 15.042 Euro. Mit an Bord: u.a. Klimaanlage, höhenverstellbare Vordersitze sowie ein CD-Radio mit MP3-Funktion. Das Sondermodell lässt sich als fünftürige Limousine und als Grandtour ordern. Motorenmäßig stehen ein 1,6-Liter-Benziner (110 PS) für die Limousine, ein 2,0-Liter-Otto mit 140 PS (Grandtour) sowie ein 1.5 dCi mit 110 PS für beide Modellvarianten zur Wahl.