

Eine frische Note

Nissan schickt den Note mit aufgefrischem Design, verbessertem Komfort, erweiterter Ausstattung sowie sparsameren Basismotoren ins Rennen.

Von außen ist der modifizierte Note vor allem an der überarbeiteten Frontpartie zu erkennen. Kühlergrill, Stoßfänger und Scheinwerfer wurden neu gestaltet. Am Heck sind die getönten Rückleuchten im charakteristischen Bumerang-Design nunmehr dunkler gehalten.

Ziel bei der vorgenommenen Überarbeitung des Innenraums waren eine hochwertigere Haptik sowie eine bessere Materialqualität und Passgenauigkeit. Ferner wurde das Kombi-Instrument neu gestaltet. Laut Nissan sind die Instrumente dadurch nun besser ablesbar. Dazu kommt ein vergrößertes LCD-Display für den Bordcomputer. Parallel dazu darf sich nun bereits ab der mittleren Ausstattungsversion Acenta auch der Beifahrer

über eine Armlehne freuen. Des Weiteren ist der modifizierte Japaner neben einer Geschwindigkeitsregelanlage auch mit einem elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzer bestellbar (beides Serie ab Acenta). Premiere feiert im Kompaktmodell zudem das neue Multimedia-System Nissan Connect. Die DoppeldIN-Einheit bündelt Navigations-, Kommunikations- und Audio-Funktionen in einer kompakten Bedienoberfläche. Der Touchscreen-Bildschirm im 5-Zoll-Format (12,7 Zentimeter) ist in die Mittelkonsole integriert und hoch platziert. Nissan Connect gehört im Topmodell Tekna zur Serienausstattung. Ebenfalls neu: das optimierte Flexi-Board-System im Kofferraum. Zum Verladen besonders hoher Gegen-



stände können die beiden verstellbaren Bodenteile nun vertikal am hinteren Ende des Laderaums fixiert werden. Im aufgestellten Zustand dienen sie aber auch als Trennwand. Besonders erfreulich ist zudem die Tatsache, dass fortan bereits bei der Basisausstattung Visia aktive Kopfstützen und Kopfairbags zur Serienausstattung gehören.

Das Fahrwerk erhielt zugunsten eines besseren Abrollkomforts und Handlings ein Feintuning. Auch die Servolenkung hat Nissan neu abgestimmt. Gleichfalls verbessert: die Geräuschdämmung im Motorraum.

Bei den Motoren gelang es Nissan durch eine geänderte Getriebeabstufung, den Verbrauch des 88 PS starken 1,4-Liter-Benziners von 6,3 auf 5,9 Liter (139 g/km) zu reduzieren. Durch Feinschliff am Motor und eine geänderte Übersetzung zukünftig ebenfalls sparsamer: die 86 PS-Version des 1.5 dCi. Hier reduzierte sich der Verbrauch von 4,9 auf 4,5 Liter (119 g/km). Leider fehlt dem Basisdiesel jedoch weiterhin ein Partikelfilter.

Die Preise wurden leicht erhöht. Der 1,4-Liter-Basisbenziner startet bei 12.008 Euro, der 86 PS-Einstiegsdiesel bei 13.269 Euro. RED

Mazda: Der „2“ rollt leicht überarbeitet ins Modelljahr 2009

So begnügen sich sämtliche Motorisierungen mit 0,2 Litern weniger als bisher. Damit reduzieren sich auch die CO₂-Emissionen um drei bis sieben Gramm je Kilometer. Neuer Verbrauchswert für den 68 PS starken 1.4 I MZ-CD: 4,1 Liter Diesel auf 100 Kilometern (107 g/km). Der in den Leistungsstufen 75 PS und 86 PS erhältliche 1,3-Liter-Benziner konsumiert nun nur noch 5,2 Liter und emittiert 125 Gramm CO₂ je Liter. Beim 1,5-Liter-Otto (103 PS) betragen die neuen Werte laut Daten-

blatt 5,7 Liter und 135 g/km. Zudem bietet die neue Top-Ausstattung Dynamic, die sich nur mit dem 1,5-Liter-Benziner ordern lässt, jetzt unter anderem das bislang optionale Sport-Optik-Paket, 16-Zoll-Alufelgen, ESP, Klimatisierungsautomatik sowie Licht- und Regensensor. Daneben wurde der Innenraum quer über alle Ausstattungen mit diversen Alu-Applikationen aufgewertet. Im Zuge der Modellpflege ging es preislich um 210 Euro nach oben. Als Einstiegskurs rufen die Japaner jetzt 10.042 Euro bzw. 10.630 Euro für den Fünftürer auf.

Der Erdgas-TSI

Die Flottenbestseller Passat und Passat Variant sind ab sofort auch als TSI EcoFuel mit 150 PS bestellbar.

Mit Passat TSI EcoFuel will VW dem Thema Erdgas einen neuen Schub verleihen. Ein Ansinnen, das klappen könnte, denn mit der weltweit einzigartigen Kombination aus Erdgasantrieb und Turbo-Direkteinspritzung stoßen die Wolfsburger in eine neue Leistungsdimension für erdgas-

betriebene Fahrzeuge vor. So mobilisiert das Euro-5-konforme 1,4-Liter-Aggregat nicht nur 150 PS, sondern „stemmt“ bereits bei 1.500 Touren 220 Newtonmeter.

Kombiniert mit einem Sechsgangschaltgetriebe oder 7-Gang-DSG-Getriebe (Option) ist der Passat TSI EcoFuel

bis zu 213 km/h schnell und sprintet in 9,8 Sekunden (Variant: 9,9 Sekunden) von null auf 100 km/h. Der Verbrauch im Erdgasbetrieb liegt laut VW je nach Getriebe- und Karosserievariante zwischen 4,4 und 4,6 Kilogramm.



Bemerkenswert ist auch die Reichweite: Dank 21 Kilogramm, die bei unverändertem Platzangebot für Insassen und Gepäck, in drei Tanks unter dem Fahrzeugboden lagern, beträgt die Reichweite im Erdgasbetrieb rund 450 Kilometer. Dazu kommt ein auf 31 Liter verkleinerter Benzintank.

Die Preise des als Trendline, Comfortline und Highline erhältlichen Passat TSI EcoFuel beginnen bei 25.189 Euro (Limousine) respektive 26.155 Euro (Variant). RED