



IAA-NACHLESE 2009

Erleben, was spart

Bereits in ein paar Monaten rollen viele der in Frankfurt vorgestellten Neuheiten auf Deutschlands Straßen. Wir haben in unserem IAA-Update den Fokus auf „Sparmeister“ und designierte „Flottenkönige“ gelegt. Und eines zeigte sich in der Mainmetropole deutlich: Mit nachhaltigeren und demnach grüneren Modellen will eine Vielzahl der Autobauer eine konkrete Antwort auf die Klimadebatte geben.

Mächtig ins Zeug gelegt

Anders als bei Volvo üblich, haben die Schweden den C30 umfassender überarbeitet. So soll die neu gezeichnete Front die kompakte Baureihe noch harmonischer wirken lassen und zeigen, wo es lang geht. Nämlich agil, direkt und sportlich von A nach B. Ferner haben die Skandinavier mit dem C30 1.6D DRiVe Start/Stop den sparsamsten Volvo aller Zeiten präsentiert, der sich mit 3,8 Litern Diesel im Schnitt zufriedengeben soll. Die CO₂-Emissionen liegen mit 99 g/km erstmals unter der 100-Gramm-Marke. Gegenüber dem ebenfalls sparsamen Vorgänger haben die Ingenieure an der Motorsteuerung und Verbrennungstechnik Hand angelegt – die Garanten für den Top-Wert.



Die 100-Gramm-Marke unterschritten

Plakativ prangt der Normverbrauch von 3,8 Litern Diesel auf der Motorhaube, der CO₂-Wert von 99 g/km auf den Seiten: Die Rede ist von der zweiten Generation der fünftürigen Ford Focus ECONetic Limousine. Anfang 2010 kommt der „Sparmeister“ auf den Markt. Dann statten die Kölner ihn unter anderem mit Energie-Rückgewinnung durch die Lichtmaschine, dem im Bordcomputer integrierten Sparprogramm „Eco-Mode“ und mit Start-Stopp-Automatik aus. Ohne letzteren Effizienzkniff sollen sich die ab Frühjahr 2010 erhältlichen, etwas preiswerteren ECONetic-Fünftürer sowie -Turnier im Schnitt 4,0 Liter genehmigen und 104 g/km CO₂ emittieren. Triebwerksmäßig setzt Ford auf den zwar bestens bekannten, aber im Detail nun verbesserten 1,6-Liter-TDCi (109 PS, Partikelfilter Serie). Hinzu kommt, dass die Ingenieure den dritten, vierten und fünften Gang des serienmäßigen Fünfganghandschalters länger übersetzt haben. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt bei allen drei Varianten 191 km/h. Bislang hat Ford die Preise für die zweite Generation des Focus ECONetic noch nicht verraten.





Ihre Ideen werden Wirklichkeit: Fuhrpark-Kosten immer im Griff

Die volle Kostenkontrolle ist elementarer Bestandteil eines perfekten Fuhrpark-Managements. Mit unserer exzellenten Beratung und Betreuung sichern Sie sich größtmögliche Transparenz, maßgeschneiderte Finanzierungslösungen und umfassende Serviceleistungen. Nicht nur in Deutschland, sondern europaweit. Schneller weiter denken. www.deutsche-leasing.com

Olympia Partner Deutschland



 Finanzgruppe

Deutsche Leasing 



BlueMotion-Feuerwerk von VW

Neben der Ein-Liter-Hybridstudie L1 hat VW auch konkrete „Spar-könige“ gezeigt – die neue Generation von Polo BlueMotion, Golf BlueMotion und Passat BlueMotion. Im Herbst soll sich das Trio bestellen lassen, die ersten Golf BlueMotion (ab 18.193 Euro) rollen Ende November zum Händler. Der Marktstart des Passat BlueMotion – Limousine und Variant – ist laut VW für Anfang November geplant, der des Polo BlueMotion (ab 13.929 Euro) für Anfang 2010. Dank der eingesetzten BlueMotionTechnologies und des neuen 1,2-Liter-Dreizylinder-TDI (75 PS) soll sich der Polo BlueMotion lediglich mit 3,3 Litern auf 100 Kilometern zufriedengeben (CO₂-Ausstoß von 87 g/km). Unterm Strich ein Minus von 0,9 Litern oder 22 Gramm weniger CO₂, verglichen mit

dem konventionellen 75-PS-Diesel. Ähnlich durstgehemmt soll der 105 PS starke 1.6 TDI in Golf und Passat BlueMotion (ab 23.403 Euro) zu Werke gehen. 3,8 Liter respektive 4,4 Liter im Schnitt gibt der Hersteller hier an (CO₂-Ausstoß: 99 bzw. 114 g/km). Die Höchstgeschwindigkeiten: 190 und 193 km/h. Der Sprint von null auf Tempo 100 soll in 11,3 respektive 12,5 Sekunden gelingen. Bei allen dreien machen sich BlueMotionTechnologies wie modifizierte Motormanagement-Software, abgesenkte Leerlaufdrehzahl, länger übersetzte Fünfgangschaltgetriebe, eine Schaltungspunktanzeige, Bremsenergieerückgewinnung, Start-Stopp-Technik, rollwiderstandsoptimierte Pneu, aerodynamischer Feinschliff sowie ein um 15 Millimeter tiefergelegtes Sportfahrwerk bei Polo und Golf positiv bemerkbar.



Foto: Volker Harmann/dsp



ECOfox: kleiner Sparfuchs

Zwölf Prozent und mehr Diesel sparen – mit ECOfox hat in.pro ein Softwaremodul für Common-Rail-Selbstzünder vorgestellt. Der kleine „Sparfuchs“ soll sich leicht selbst installieren lassen. In einem Smart fortwo cdi Cabrio verbaut, soll der TÜV Nord beim Rollenprüfstand-Test eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von zehn Gramm je Kilometer und somit eine Verbrauchsverbesserung von 0,4 Litern auf 100 Kilometern ermittelt haben. Klingt gut.

Luxus trifft Ökologie

In der nächsten Generation der Mercedes S-Klasse soll es so weit sein: Dann könnte das in Frankfurt gezeigte Konzeptfahrzeug S 500 Plug-in-Hybrid der S-Klasse-Armada angehören. An Bord der Luxuslimousine befindet sich eine Kombination aus Sechszylinder-Otto und E-Motor, die Lithium-Ionen-Batterie zieht ihren Saft aus der Steckdose. Wie die Stuttgarter in der Mainmetropole verraten haben, beträgt der Normverbrauch 3,2 Liter im Schnitt und der CO₂-Ausstoß im NEFZ lediglich 74 g/km. Der edle „Öko-Schwabe“ soll sich eigenen Angaben zufolge 30 Kilometer rein elektrisch bewegen lassen.



Nachfolger und Vorgänger

Wenn der Fiat Punto Evo am 24. Oktober zum Händler rollt, müssen sich Fuhrparkleiter nicht an einen neuen Einstiegspreis gewöhnen. Für mindestens 9.706 Euro ist der Grande-Punto-Nachfolger zu haben – dann unter anderem serienmäßig mit ESP und sieben Airbags. Wer sich vom Vorgänger nicht trennen kann, für den steht weiterhin der Grande Punto als Drei- und Fünftürer in der neuen Ausstattung Actual zur Wahl. Der Preis: ab 8.395 Euro.

Seat Ibiza als Kombi

Einen Vorgesmack darauf, wie der Seat Ibiza ST Mitte kommenden Jahres den Markt erntet, gibt die seriennahe Studie Concept IBZ. Verglichen mit dem Fünftürer ist die nunmehr dritte Karosserievariante des Kleinwagens 20 Zentimeter länger, das Maßband macht erst nach 4,22 Metern halt. Hinter der auf den ersten Blick unkonventionell gezeichneten Heckklappe wartet ein Laderaum von mehr als 410 Litern. Praktisch: die angenehm tiefe Ladekante direkt über dem Kennzeichen. Wer die Lehnen der Fondsitze umklappt, kommt in den Genuss einer ebenen Ladefläche. Zudem lässt sich der Boden dreimal zusammenfallen.





Autoemotion



DER NEUE SEAT EXEO ST. FIRMENAUTO DES JAHRES 2009.*

Kaum da, und schon zum Firmenauto des Jahres 2009 gewählt. Kein Wunder, denn der neue SEAT Exeo ST überzeugt nicht nur mit seinem großzügigen Raumangebot, sondern auch mit seiner umfangreichen Serienausstattung: Zwei-Zonen-Climatronic, vier elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und vieles mehr. Zudem lässt sich diese durch attraktive Business-Pakete erweitern. Für ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß sorgen seine modernen Benzin- und Common-Rail-Dieselmotoren, die allesamt der Euro-5-Norm entsprechen. All diese modernen Technologien, seine Verarbeitungsqualität und sein günstiger Preis machen ihn zum perfekten Kandidaten für Ihren Fuhrpark. Den neuen SEAT Exeo ST erhalten Sie bereits ab 19.655,- Euro.** Am besten, Sie fragen gleich Ihren SEAT Partner. Er informiert Sie gerne über unsere attraktiven Geschäftskunden-Konditionen und Leasingangebote. Oder richten Sie Ihre Anfrage an firmenkunden@seat.de.

TDI-CR-Motoren, Kraftstoffverbrauch (l/100 km): innerorts 7,8–8,1, außerorts 4,5–4,6, kombiniert 5,7–5,9; CO₂-Emissionswerte (g/km): kombiniert 149–157. Benzinmotoren, Kraftstoffverbrauch (l/100km): innerorts 10,9–11,2, außerorts 5,8–6,3, kombiniert 7,7–8,1; CO₂-Emissionswerte (g/km): kombiniert 179–189.

Mercedes GLK mit BlueEfficiency-Label

Nachwuchs in der BlueEfficiency-Familie: Mercedes hat auf dem Frankfurter Branchentreff über zwei neue, sparsame Modelle in der GLK-Range informiert. Zugang Nummer eins, der GLK 220 CDI BlueEfficiency, soll rund 6,0 Liter auf 100 Kilometern konsumieren (CO₂-Emissionen: 158 g/km). Für den Vortrieb sorgt beim Hecktriebler ein Euro-5-konformer Vierzylinder-Diesel (170 PS), der den kantigen Schwaben in 8,5 Sekunden von null auf Landstraßentempo beschleunigt. Optional lässt sich statt des in Serie verbauten Sechsganggetriebes die 7G-Tronic ordern. Klingt gut? Für mindestens 30.500 Euro wartet der GLK 220 CDI BlueEfficiency bereits beim Händler. Noch bis Dezember müssen GLK-Fans allerdings auf den bereits bestellbaren, ab 35.800 Euro erhältlichen 250 CDI 4MATIC BlueEfficiency warten. Der Allradler stellt sportliche Fahrdynamik und einen Normverbrauch von 6,7 Litern im Schnitt (CO₂-Ausstoß: 176 g/km) in Aussicht. Der Euro-5-konforme 2,1-Liter-Vierzylinder-Common-Rail-Diesel leistet 204 PS, ist an eine 7G-Tronic gekoppelt und stemmt bereits bei 1.600 Umdrehungen ein maximales Drehmoment von 500 Nm auf die Kurbelwelle.

Eigenen Angaben zufolge macht ihn das zum stärksten Vierzylinder-Diesel in der SUV-Welt. Den Spurt von null auf 100 km/h soll der offroadtaugliche 4x4 in 7,9 Sekunden vollziehen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h.



Saab: auf zu neuen Ufern

Mit der in Frankfurt gezeigten 9-5 Limousine möchte Saab eine neue Ära einläuten. Das Premium-Flaggschiff zieht aufgrund des progressiven Designs schon jetzt die Blicke auf sich, nächstes Jahr soll die zweite Generation im Showroom stehen. Klarheit herrscht auch im wertigen Innenraum, die Mittelkonsole neigt sich – typisch Saab – zum Fahrer hin und geht bogenförmig in die Instrumententafel über. Erfreulich: Verglichen mit dem Vorgänger kommen Passagiere in Reihe eins und zwei in den Genuss von mehr Beinfreiheit. Als technische „Schmankerl“ bieten die Schweden unter anderem ein Head-up-Display, adaptives Bi-Xenon-Licht, ein Fahrwerk mit variabler Dämpferregelung, Drei-Zonen-Klimaanlage, Allradantrieb sowie ein Multimediasystem inklusive Navigationslösung, Touchscreen-Monitor und Zehn-GB-Festplatte. Motorenseitig schickt Saab zum Verkaufsstart einen fürs Flottengeschäft besonders interessanten 2,0-Liter-Turbodiesel mit 160 PS und 350 Nm Drehmoment ins Rennen. Sein Normverbrauch auf der 100-Kilometer-Distanz: 5,3 Liter, was einem CO₂-Ausstoß von 139 g/km entspricht.



Kleiner und großer Bruder

Ende 2010 hat das Warten auf die zweite Generation des Ford C-Max ein Ende, dann kommt der Kompaktvan hierzulande auf den Markt – erstmals auch als siebensitziger Grand C-Max. Dabei versuchen die Kölner, die zwei Brüder gezielt unterschiedlich zu positionieren: Der C-Max soll sich betont sportlich in Szene setzen, der mit zwei seitlichen Schiebetüren aufwartende Grand C-Max möchte mit großzügigem Raumangebot und Flexibilität bestechen. Praktisch beim Siebensitzer: Der mittlere Einzelsitz in Reihe zwei lässt sich schnell und unkompliziert unter einem der beiden äußeren Fauteuils zusammenfallen – Platz für einen Durchgang zur dritten Sitzreihe. Und: Wer einen speziellen Mechanismus bedient, kann die Einzelsitze der zweiten und dritten Sitzreihe im Fahrzeugboden versenken, sodass eine ebene Ladefläche existiert. Service-Techniker, was willst du mehr? Wie bislang üblich, fährt der dynamisch und kraftvoll designte Fünfsitzer mit drei klappbaren Einzelstühlen (40:20:40) vor. Auf Wunsch steht zudem wieder das bekannte Sitzsystem „Komfort“ zur Wahl, dank dem sich der mittlere Sitz wegklappen und die äußere Bestuhlung nach Lust und Laune verschieben lässt.

Als Novum hat Ford für die C-Max-Baureihe einen neuen, 1,6-Liter-EcoBoost-Benziner und detailverbesserte Versionen des Duratorq-TDCi-Turbodiesels angekündigt. Des Weiteren soll sich das PowerShift-Direktschaltgetriebe mit Doppelkupplung ordern lassen. Konkrete Angaben zu Motorisierungen, Verbräuchen & Co. wollen die Kölner rechtzeitig vor dem Marktstart kommunizieren.



Sparsames Ecomotive-Trio

Drei auf einen Streich: Seat hat auf der IAA die neuen Ecomotive-Versionen von Leon, Altea und Altea XL vorgestellt. Die Neuzugänge treibt ein 105 PS starker 1,6-Liter-TDI-Common-Rail-Diesel (DPF Serie) an. Effizienzmaßnahmen wie etwa Start-Stopp-Technik, Bremsenergie-Rückgewinnung, modifiziertes Fünfganggetriebe, Schaltpunktanzeige sowie rollwiderstandsoptimierte Pneus hemmen den „Durst“ auf 3,8 (Leon Ecomotive) respektive 4,5 Liter im Schnitt. Analog dazu die CO₂-Emissionen: 99 beziehungsweise und 119 g/km. Gegenüber dem ebenfalls 105 PS leistenden 1.9 TDI reduzierten die Iberer den CO₂-Ausstoß um 20 Gramm je Kilometer.





Hingucker am Skoda-Stand – der Superb Combi

Mit dem in Frankfurt enthüllten Superb Combi dürften die Tschechen im Flottengeschäft mehr als gute Karten haben. Als Gradmesser könnte hier schon das große Interesse am IAA-Messestand dienen. Denn neben Design- und Komfortelementen wie geschwungene Dachlinie sowie großzügiger Radstand spielt der 4,84 Meter lange Kombi-Neuling den „Transporter“-Trumpf aus. Einfach die Bestuhlung in Reihe zwei umklappen, schon wächst das Stauvolumen von 633 Liter auf 1.865. Die Ladekante beginnt bei 60 Zentimetern über dem Straßenbelag, die breite Heckklappenöffnung schluckt bequem auch größere Fracht. Zudem ist ein spezielles Gepäckbefestigungssystem an Bord, eine abnehmbare Kofferraumbeleuchtung lässt sich bei Bedarf auch als Taschenlampe nutzen.

Superb-Fans finden sich im Innenraum sofort zurecht, entspricht die Ausstattung doch weitgehend der Limousine. Neu sind: ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem sowie die optional erhältliche, elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Wer möchte, der findet

die Option „elektrische Entriegelung des Gepäckraumrollos“ in der Preisliste des Skoda Superb Combi. Heckklappe geöffnet – automatisch weicht das Rollo in eine mittlere Position zurück.

Die Antriebspalette kennt man weitgehend schon von der Limousine, insgesamt stehen fünf Triebwerke zur Wahl. Das Angebot der Benziner umfasst den 125 PS starken 1.4 TSI, den 1.8 TSI mit 160 PS sowie den 3.6 FSI V6, der satte 260 PS mobilisiert. Eher ein Anhänger der Diesel-Fraktion? Hier lässt sich der 2.0 TDI in den Leistungsstufen mit 140 PS oder 170 PS ordern – beide mit serienmäßigem Partikelfilter. Allerdings handelt es sich beim 140-PS-Selbstzünder noch um den Pumpe-Düse-Vertreter. Der kleinere Diesel ist an einen Sechsganghandschalter oder ein Sechsgang-DSG gekoppelt. Der größere Selbstzünder, für den auch ein 4x4-Antrieb bestellbar ist, kommt ebenfalls mit manuellem Sechsganggetriebe und auf Wunsch mit einem automatisierten Sechsgang-DSG daher. Die Normverbräuche: 6,1 Liter (160 g/km CO₂) beim 2.0 TDI mit 140 PS und 5,9 Liter (155 g/km CO₂) beim 2.0 TDI mit 170 PS. Preise für die verschiedenen Modelle hat Skoda noch nicht verraten.

Beliebter Tscheche mit Autogas

Zweite Neuheit aus dem Hause Skoda: Der Octavia lässt sich künftig auch mit werkseitig verbautem LPG-Antrieb ordern. Unter der Haube sitzt der bekannte, an einen Fünfganghandschalter gekoppelte 1,6-Liter-Otto, der im Benzin-Modus 102 PS und im Autogas-Betrieb 98 PS mobilisiert. Den 44 Liter fassenden Flüssiggas-Tank haben die Ingenieure in der Reserveradmulde platziert. Der Preis des Octavia LPG: mindestens 15.286 Euro – ein Aufpreis von 1.303 Euro gegenüber dem reinen Benziner. Erfreulich: Mit 149 g/km CO₂ stößt er zwölf Prozent weniger aus.



Hyundai: neues SUV-Gesicht

Star auf dem IAA-Messestand von Hyundai war der ab April erhältliche ix35. Der Tucson-Nachfolger fährt dann mit folgenden Maßen vor: 4,41 Meter lang, 1,82 Meter breit und 1,66 Me-



ter hoch. Zudem bietet das mit markanter Front daher kommende Kompakt-SUV dank 2,64 Metern Radstand einen bequemen Unterschlupf für fünf Passagiere. Das Gepäckabteil lässt sich variabel erweitern. In Sachen Motor dürfte Flottenchefs besonders der Euro-5-konforme 2,0-Liter-Common-Rail-Diesel interessieren, den es in den Leistungsstufen 136 und 184 PS gibt – stets an einen Sechsganghandschalter gekoppelt. Ende 2010 soll den zwei Selbstzändern noch ein 1,7-Liter-Diesel (116 PS) mit Start-Stopp-Automatik nachfolgen. Sein CO₂-Wert könnte dann bei vorbildlichen 139 g/km liegen.

Opel: Astra-Fünftürer-Preis und Corsa ecoFLEX

Mit einem Einstiegspreis von 13.361 Euro rollt im Dezember der Astra Fünftürer zum Händler. Wer sich am Diesel-Regal bedienen möchte, der muss mindestens 16.294 Euro für den 1.3 CDTI ecoFLEX (95 PS) auf den Tisch legen. Ebenfalls die ecoFLEX-Karte spielen die Rüsselsheimer im Januar beim Corsa aus. Der Kleinwagen soll mit einem CO₂-Ausstoß von 98 Gramm als erster Opel die 100-Gramm-Marke unterbieten. Ferner hat der Autobauer angekündigt, kommendes Jahr mit der Einführung von Start-Stopp-Systemen zu starten und diese in den nächsten 24 Monaten allen Modellreihen zu spendieren.

