

In Kürze

Start-Stopp für den Auris

Beim Toyota Auris ersetzt am 25. April 2009 der 101 PS starke 1,33-Liter-Benziner den 1,4-Liter-Otto (97 PS). Für geringere Schadstoffe und mehr Effizienz sollen ein serienmäßiges Start-Stopp-System und ein neues Lademanagement sorgen. Demnach verbraucht der 1,33-Liter-Otto mit Sechsganghandschalter laut Datenblatt statt 6,9 Liter 5,8 Liter auf 100 Kilometern, der CO₂-Wert ging um 28 Gramm auf 135 g/km zurück.

Sparsamerer VW Touareg

Im neuen Modelljahr gibt sich der VW Touareg dank geregelten Lenkhilfpumpen, längeren Achsübersetzungen und modifizierten Getriebebeschaltungen sparsamer. So soll der 240 PS starke 3,0-Liter-V6-TDI samt Automatik und Partikelfilter 9,3 Liter im Schnitt verbrauchen (minus sieben Prozent). Für den 2.5 TDI (174 PS) mit Sechsganghandschalter und DPf gibt VW 9,2 Liter an (minus 0,9 Liter).

Ein Ja zum Diesel-Cayenne

Ab Februar steht der Porsche Cayenne mit 3,0-Liter-Selbstzünder (240 PS) im Showroom. Der V6-Turbodiesel, der maximal 550 Nm bereitstellt, stammt von Audi. Sein Verbrauch: 9,3 Liter auf 100 Kilometern (CO₂-Ausstoß: 244 g/km). Als Basispreis für das ab Werk mit Tiptronic-S-Automatik bestückte SUV ruft Porsche hierzulande 47.425 Euro auf.

Renault: neuer V6-Turbodiesel

Jetzt im Renault Laguna Coupé, ab Februar im Laguna Grandtour: Die Rede ist vom Euro-5-konformen V6-Turbodiesel (235 PS). Die Daten des 3,0-Liter-Common-Rail-Motors (DPF Serie): max. 450 Nm bei 1.500 Umdrehungen, im Laguna Coupé von null auf Tempo 100 in 7,3 Sekunden, 240 km/h Spitze und 7,2 Liter auf 100 Kilometern (CO₂-Emissionen: 192 g/km).



Sparen wie Spanier

Passend zum Zeitgeist stellt sich der neue Seat Ibiza Ecomotive Ende Februar dem deutschen Markt.

Verglichen mit ihrer fünfjährigen Konkurrenz wäre die zweite Generation des Seat Ibiza Ecomotive beim Kleinwagen-Autoquartett zumindest in einer Kategorie eine sichere Bank: in puncto Verbrauch. Mit einem Papierwert von 3,7 Litern im Schnitt (CO₂-Ausstoß: 98 g/km) würde der genügsame Iberer selbst gegen den sparsamen Konzern-Bruder VW Polo BlueMotion seinen Stich machen.

Ganz klar: Die papiernen Werte sind das eine, im Flottengeschäft kommt es in erster Linie auf den Realverbrauch an. Wer also den mit 1.4 TDI (80 PS, DPf in Serie) bestückten Ibiza Ecomotive behutsam auf der rund 145 Kilometer langen Spritsparstrecke pilotiert, kann durchaus eine drei vor dem Komma erfahren. Und bei Tempo 100 auf der rechten Autobahn-Spur den Zorn des spanischen Truckers. Wer sich hingegen für eine vorausschauende, aber flotte

Gangart entscheidet, der wird mit einer vier vor dem Komma belohnt. Auch nicht schlecht.

Dafür haben sich die Seat-Ingenieure ins Zeug gelegt, um gemäß der Eichhörnchen-Strategie im Vergleich zum „Normalo“ 0,6 Liter Diesel und 16 Gramm CO₂ einzusparen.

Der Löwenanteil bei der CO₂-Diät geht auf das Konto der besseren Aerodynamik. So rollt die Ecomotive-Version, die es als Fünftürer und dreitüriges Sport-Coupé gibt, mit völlig geschlossenem Kühlergrill, 40 Millimeter größerem Frontspoiler, hinterem Dachkantenspoiler und Luftleitelenen vor den Hinterrädern vom Band. Mit Folgen für den Cw-Wert: 0,30 statt 0,33.

Maßnahme zwei zielte darauf ab, die elektronische Steuerung des leider bei niedrigen Drehzahlen sehr rauen Pumpe-Düse-Dreizylinders zu verbessern. Ferner sorgen zehn Kilogramm weniger Gewicht, 14-Zoll-Räder mit ge-



schlossenen Radkappen und Reifen mit 2,9 bar (vorne) respektive 2,7 bar (hinten) für den gewünschten Erfolg. Also alles ohne Start-Stopp-Automatik oder Bremsenergie-Rückgewinnung.

Ansonsten erfreut einen der Sparkünstler, der auf der Ausstattung Reference basiert, mit Top-Fahrkomfort, reichlich Platz, präziser Lenkung und gutem Kurvenverhalten – wie von dem vor einem halben Jahr lancierten Ibiza gewohnt. Nur auf Ersatzrad, Leichtmetallfelgen und Panoramadach muss man unter anderem der Umwelt und dem Verbrauch zuliebe verzichten.

Ob der fünfjährige Ibiza Ecomotive preislich einen Stich machen kann, steht noch nicht fest. Als Richtschnur dient grob der spanische Einstiegspreis von 12.450 Euro.

Keine Frage: Der sparsame Iberer ist ein plausibler Trumpf fürs „Fuhrpark-Blatt“. PN [AF]



Zwei Erfolgsgaranten: eine bessere elektronische Steuerung des Euro-4-konformen 1,4-Liter-Diesel und erstmals ein völlig geschlossener Kühlergrill

Seat Ibiza – Ecomotive vs. „Normalo“

Modell	1.4 TDI Ecomotive	1.4 TDI
0–100 km/h (s)	12,9	13,1
Spitze (km/h)	177	169
Normverbr. (l/100 km)	3,7 D	4,3 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	98	114