



Bei Cockpit und Interieur stand das Thema Qualitätsanmutung ganz oben im Lastenheft.

Dritte Generation

Vorhang auf für den neuen Renault Mégane. Der Golf-Konkurrent gibt auf dem Pariser Autosalon sein Debüt.

Kaum steht der Start des VW Golf VI bevor, zieht Renault mit seinem kompakten sowie viel runderen und dadurch gefälligeren Mégane nach. Auf dem diesjährigen Autosalon in Paris gibt die dritte Generation ihren Einstand.

Als Marktstart für die fünftürige Schräghecklimousine ist November, also ein Monat nach dem Golf, angepeilt. Bis 2010 sollen zur neuen Mégane-Familie sechs Mitglieder gehören.

Auffällig: Der Franzose ist um zehn Zentimeter in die Länge geschossen, das Maßband

macht jetzt bei 4,30 Metern halt. Ein Umstand, von dem vor allem Passagiere und Gepäck profitieren sollen. 405 Liter fasst das Ladeabteil – plus praktische Staufächer im Fahrzeugboden. Wer mehr Platz für seine Fahre braucht, soll die Fondbank



(60:40 teilbar) mühelos vorklappen können. Gut für den Verbrauch: Trotz neuer Abmessungen bringt der Fünftürer acht Kilo weniger als der Vorgänger auf die Waage.

Kurze Überhänge, langer Radstand und niedrige Dachlinie – optisch setzt der Mégane wieder auf einen deutlich Mainstream-tauglicheren Dresscode. Und auch im – je nach Wunsch hellen oder dunklen – Innenraum soll es ergonomisch, intuitiv und komfortabel zugehen.

Für Vielfahrer stehen zunächst die zwei serienmäßig partikelge-

Hochgesetzte Leuchten zieren das viel gefälligere Heck des neuen Mégane.

filterten 1.5 dCi FAP mit 90 PS und 106 PS (ab Januar) sowie der gründlich überarbeitete 1.9 dCi, der 130 PS mobilisiert, zur Verfügung. Die beiden 1,5-Liter-Selbstzünder sollen maximal 120 g/km CO₂ ausstoßen, das 1,9-Liter-Triebwerk 135 Gramm. Ab April geht dann zusätzlich noch ein kräftiger 2.0 dCi FAP mit 160 PS an den Start.

Als Basis-Benziner fungiert ein 1,6-Liter-Motor mit 100 respektive 110 PS, dem im Februar eine Variante für den Kraftstoff Ethanol 85 folgt. Im Frühjahr ergänzt der 1.4 16V TCE 130 (130 PS) dann das Motorenaufgebot.

Ab Werk verfügt der kompakte Franzose unter anderem über Goodies wie Klimaanlage, ABS, ESP, elektronischer Bremskraftverteilung und automatischem Bremsassistenten. Auf das Duell Golf gegen Mégane darf man gespannt sein. **PN**

Vorzeige-Schweden

Mit einem CO₂-Ausstoß von 115 und 118 g/km geben Volvo C30 und V50 in ihrem Segment den Ton an.

Noch dieses Jahr bringt Volvo „betont ökonomische“ Dieselvarianten der Modelle C30, S40 und V50 auf den Markt. So

soll das schwedische Spritspartrio auf 100 Kilometern lediglich 4,4 Liter (C30) respektive 4,5 Liter konsumieren und 115

Gramm (C30) beziehungsweise 118 Gramm (S40 und V50) CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Damit weisen laut eigenen Angaben C30 und V50 in ihrem Segment die niedrigsten CO₂-Werte auf.

Die Basis für die 1.6D mit „Drive“-Emblem bildet die auf der 2007er IAA vorgestellte Studie Volvo C30 Efficiency und deren Maßnahmen zur CO₂-Reduktion. Konkret bedeutet das Optimierungen in vier Bereichen: Luft- und Rollwiderstand, Getriebeübersetzungen und Motoreffizienz. So senkt ein neues

Zum Jahresende besonders effizient unterwegs: Volvo S40, V50 und C30 1.6D Drive



Erkennungszeichen für sparsame Selbstzünder: das „Drive“-Emblem

Getriebeöl den Dieselverbrauch um 0,75 Prozent, mit den rollwiderstandsoptimierten 15- und 16-Zöllern von Michelin lassen sich weitere zwei Prozent herausholen. Ferner zeigen unter anderem die modifizierte Übersetzung im dritten, vierten und fünften Gang sowie die Absenkung der Karosserie um zehn Millimeter ihre Wirkung. **RED**

