



Zu 27 Grad Böschungswinkel vorn und 31 Grad hinten kommt beim Koleos 30 Prozent Steigfähigkeit und bergab hält die Hill Descent Control automatisch eine Schrittgeschwindigkeit von maximal sieben km/h ein.

NEUE RENAULT UND DACIA: KOLEOS, LAGUNA GT UND SANDERO

Renault und Dacia wachsen in Deutschland unbeirrt weiter: Mit dem Koleos bringt Renault jetzt das erste Sports Utility Vehicle der Marke an den Verkaufsstart - wahlweise mit Front- oder Allrad-Antrieb - und im Laguna GT ist die dynamische Allradlenkung bereits Serie. Dacia hat den Logan innen wie außen aufgefrischt und auf der technischen Basis dieser Stufenhecklimousine mit dem Sandero einen kompakten Schrägheck-Fünftürer im demnächst weiter wachsenden Angebot.

Während der deutsche Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im August 2008 mit minus elf Prozent stark rückläufig war, erreichte die Renault Deutschland AG in diesem Monat einen Marktanteil von 5,92 Prozent - bis auf ein Hundertstel einen Prozentpunkt mehr als im Vergleichsmonat des Vorjahres und das beste Ergebnis seit 2005. Von Januar bis August 2008

betrug das Wachstum elf Prozent auf insgesamt 116 600 Einheiten. Das sind 11 600 Verkäufe mehr als im Vorjahreszeitraum. „Damit liegen wir erneut deutlich über unserem Plan und konnten die zum Jahresanfang angepeilten zehn Prozent Zuwachs bereits übertreffen“, betonte Jacques Rivoal, Vorstandsvorsitzender der Renault Deutschland AG. Auch bei Dacia hat

sich die hohe Nachfrage weiter gefestigt: Hier lag der Marktanteil im August 2008 erneut bei rund einem Prozent und damit 22 Prozent über dem August 2007. Mit den neuen Modellen Renault Laguna Coupé, Twingo Renault Sport und der fünftürigen Schräghecklimousine des neuen Renault Mégane, die noch in 2008 auf dem deutschen Markt eingeführt werden, ist das Unternehmen zuversichtlich, das hohe Wachstum bis zum Jahresende halten zu können. Dazu dürften auch zusätzliche Kontingente des Dacia Sandero beitragen. Außerdem werden ab dem Jahresende bereits im Werk montierte Autogasanlagen für mehrere Dacia-Modelle mit voller Werksgarantie zu sehr attraktiven Preisen verfügbar sein.

Erstes Renault SUV aus Korea

Der neue Renault Koleos ist eine Gemeinschaftsentwicklung der Renault-

Nissan Allianz. Grundkonzeption, Design und Dieselmotoren stammen aus Frankreich. Nissan leitete die technische Entwicklung und steuert neben der Allradtechnik den Benzinmotor bei. Die Fertigung erfolgt mit höchster Qualität bei der südkoreanischen Konzerntochter Renault Samsung Motors. Mit 4,52 Meter Länge und 1,87 Meter Breite ist der Koleos kompakt genug für die Stadt. Platz für fünf Reisende und 450 bis 1.380 Liter Kofferraumvolumen machen ihn familiauglich. Beim Euro NCAP Crashtest erzielte der Koleos dank sechs Airbags mit 33 von 37 möglichen Punkten die Maximalwertung von fünf Sternen und vier Sterne in der separaten Kindersicherheitsprüfung. Das untere Segment der horizontal geteilten Heckklappe trägt 200 Kilogramm, mit dem „Easybreak“-System lässt sich die im Verhältnis 40:60 geteilte Rückbank mit einem Handgriff vorklappen und auf dem

durchgängig ebenen Laderaum kann bei zusammengefaltetem Beifahrersitz bis zu 2,6 Meter langes Frachtgut im Innenraum transportiert werden. Manuelle Klimaanlage hat bereits die Basisversion und ab dem Niveau Dynamique gibt es eine Zweizonen-Klimatisierung. Das optionale Panorama-Schiebedach ist mit 1,5 Meter Länge eines der größten im SUV-Segment. Zudem offeriert Renault ein Soundsystem der Spitzenklasse von Bose.

Zwei Diesel und ein Benziner

Der 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 126 kW/171 PS ist ab 24.500 Euro nur in der Basis-Ausstattung Expression und mit Frontantrieb erhältlich. Die 127 kW/173 PS starke Version des Selbstzünders 2.0 dCi FAP ist dafür ausschließlich in der Top-Version Luxe für 33.600 Euro dem Allradler vorbehalten. Der Zweiliter-Vierzylinder-Diesel mit 110 kW/150 PS kann zu beiden Antriebsvarianten gewählt werden und ist in der 4x4-Variante auch mit Sechsstufen-Automatik statt dem sonst serienmäßigen Sechsganggetriebe verfügbar. Der Diesel-Aufpreis beträgt 1.300 Euro, Allradantrieb kostet 2.000 Euro und die Automatik 1.300 Euro extra. Rund 180 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 im Zehn-Sekunden-Bereich erfordern durchschnittlich 9,6 Liter Benzin oder 7,2 bis 8,0 Liter Diesel je 100 Kilometer. Das All Mode 4x4 i-System fährt unter normalen Bedingungen im AUTO-Modus mit Frontantrieb und leitet nicht nur auf rutschigen Straßen, sondern auch beim Anfahren aus

dem Stand automatisch Kraft auf die Hinterräder. Soll mit rund 20 Zentimeter Bodenfreiheit die Geländetauglichkeit ausgeschöpft werden, lässt sich im LOCK-Modus bis zu 40 km/h eine feste Kraftverteilung im Verhältnis 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse einstellen. Die Berganfahrhilfe „Hill Start Assist“ hält beim Start den Koleos an mindestens zehnpromtigen Steigungen fest und der Bergabfahrassistent „Hill Descent Control“ drosselt bergab das Tempo auf Schrittgeschwindigkeit – auch rückwärts! Statt im 4x4-Betrieb kann man im 2WD-Modus auch nur mit angetriebenen Vorderrädern fahren.

Limousine oder Kombi Grandtour

Der aktuelle Renault Laguna kam im Oktober 2007 als fünftürige Limousine auf den deutschen Markt und im Januar 2008 folgte der Kombi Grandtour. Beide Karosserievarianten kennzeichnet ein großzügiges Raumangebot. Minimale und gleichmäßige Spaltmaße zeugen von der hohen Fertigungsgüte der Karosserie. Obwohl auf 4,70 oder 4,80 Meter Länge gewachsen, sind Limousine und Grandtour jeweils rund 15 Kilogramm leichter als ihre Vorgänger. Der Gepäckraum der Limousine fasst 462 Liter und beim Kombi sind es 508 Liter bis zur Fensterunterkante. Wird die 1/3 zu 2/3 geteilte Rücksitzlehne mit dem serienmäßigen „Easybreak“-System per Knopfdruck umgeklappt, ergeben sich bis zu 1.593 Liter Ladevolumen und ein flacher Boden mit 2,01 Meter Länge. Als vierte, besonders sportliche Ausstattungsvariante des Laguna GT verfügbar. Kennzeichen

des GT ist die Frontschürze mit vergrößertem Lufteinlass und schwarzen Scheinwerferrahmen. Kühlluftinlässe vor den Vorderrädern, 18-Zoll-Reifen, verchromte Auspuff-Doppelendrohre und schwarze Außenspiegel setzen zusätzlich Akzente. Die Innenausstattung umfasst Ledersitze, Sportlenkrad und Aluminiumpedale.

Mitlenkende Hinterachse beim GT

Für 30.500 Euro steht der 2,0-Liter-Turbo-Benzinmotor mit 150 kW/204 PS und für 32.000 Euro der 131 kW/178 PS starke 2.0 dCi-Common-Rail-Turbodiesel mit 400 Nm maximalem Drehmoment zur Wahl. Der GT 2.0 T ist 232 km/h schnell und beschleunigt in 7,8 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Kombiversion ist geringfügig langsamer. Der durchschnittliche Benzinverbrauch liegt bei 8,2 bzw. 8,3 Liter je 100 Kilometer und 6,5 bzw. 6,7 Liter verbrauchen die Selbstzünder. Die Höchstgeschwindigkeit der Diesel beträgt 222 km/h oder 217 km/h und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 dauert 8,6 Sekunden oder 8,8 Sekunden. Beim GT lenken die Hinterräder elektronisch gesteuert bis zu einem Winkel

von dreieinhalb Grad mit. Bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h drehen sich die Reifen hinten in die entgegengesetzte Richtung der Vorderräder und lenken den Laguna besser ein. Außerdem verringert sich der Wendekreis auf unter elf Meter und damit auf das Maß des Clio. Bei Geschwindigkeiten über 100 km/h richten sich die hinteren Räder parallel zu den vorderen Antriebsrädern aus und erhöhen so die Stabilität.

Rundum aufgewerteter Logan

Als Stufenhecklimousine hatte der Dacia Logan bisher schon „Alles, was ein Auto braucht“. Ab 7.200 Euro sind in dem klassischen Viertürer ABS, Frontairbags, fünf höhenstellbare Kopfstützen, Mittelkonsole und Radioverrüstung enthalten. Nun geht er mit frischer Optik, überarbeitetem Interieur und aufgewerteter Sicherheit rundum aktualisiert an den Start. Breiterer Kühlergrill mit verchromter Zierleiste beim Ambiente und Laureate, neues Markenlogo, größere Scheinwerfer, stärkere Stoßfänger und Frontschürze mit breitem Lufteinlass werten das Erscheinungsbild auf. Die Außenmaße – auf 4,29 Meter gestreckte Länge und 1,74 Meter



Die Armaturenanlage von Dacia Logan und Dacia Sandero ist nun identisch – übersichtlich und griffgünstig gestaltet.



Blechverkleidung statt Verglasung trägt der Logan Van im Heckbereich und unterschiedlich große Türen machen den Laderaum gut zugänglich.

Breite – erreicht kein Mitbewerber im Preissegment. Die Rückbank reicht für drei bis zu 1,90 Meter große Mitfahrer. Hinzu kommen 510 Liter gut nutzbares Gepäckraumvolumen unter einer neuen Kofferraumklappe mit markanter Abrisskante und verchromter Zierleiste. Im Innenraum hat der Logan nun den modernen Instrumententräger des Sandero mit gut ablesbaren Rundinstrumenten und an den Seiten die großen Außenspiegel des Kombi MCV.

Erstes Dacia-Modell aus Brasilien

Erstmals hat Renault mit dem Dacia Sandero ein neues Modell außerhalb Europas entwickelt. Die fünftürige Schrägheck-Limousine basiert auf der Logan-Plattform und wird im brasilianischen Werk Curitiba produziert. Das Design des Sandero ist geprägt von kraftvoll ausgestellten Radhäusern, deren Rundungen sich in einer zur Mitte hin abfallenden Karosseriesicke fortsetzen, wodurch das sympathische Bild einer eleganten Welle entsteht. Bei 4,02 Meter Länge findet sich hinter fünf Plätzen 320 Liter Kofferraumvolumen, das sich je nach Version durch Umklappen der asymmetrisch geteilten Rückbank auf 1.200 Liter erweitern lässt. ABS-Bremssystem von Bosch, Dreipunkt-Sicherheitsgurte, Airbags, Armaturentafel in Wabenstruktur und Aufpolsterungen verleihen dem Sandero ein wettbewerbsfähiges Sicherheitsniveau. Dazu kommen die sechs Jahre

gültige Anti-Korrosions-Garantie gegen Durchrostung und eine zweijährige Lackgarantie.

Motoren-Palette wird erweitert

Als Motorisierungen sind in Deutschland derzeit nur zwei Benziner verfügbar: Der 1.4 MPI mit 55 kW/75 PS ist in der Basisversion Sandero ab 7.500 Euro, im Ambiance ab 8.500 Euro und im Lauréate ab 9.300 Euro erhältlich, während es den 64 kW/87 PS starken 1.6 MPI für genau 10.000 Euro nur in der Topversion gibt. Der Diesel 1.5 dCi wird jedoch in zwei Leistungsstufen mit 50 kW/68 PS und 63 kW/86 PS in Kürze folgen. Bei den Triebwerken handelt es sich um millionenfach bewährte Renault Konstruktionen, die bereits im Dacia Logan zum Einsatz kommen und durch Robustheit und Wartungsfreundlichkeit überzeugen. Entsprechend liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 161 oder 174 km/h, dauert der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 13,0 oder 11,5 Sekunden und werden durchschnittlich 7,0 oder 7,2 Liter je 100 Kilometer verbraucht. Die 1.5 dCi-Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung der zweiten Generation werden sich durch CO₂-Emissionen von nur 120 g/km auszeichnen.

Weitere Dacia-Nutzfahrzeuge

In Rumänien laufen bereits der Logan Pick-up und der Logan Van als "Transporter"-Variante des Logan Kombi MCV vom Band. Über die Re-

nault-Organisation werden diese leichten Dacia-Nutzfahrzeuge erst im Frühjahr 2009 nach Deutschland kommen. Beim Logan Van ersetzt Blech die Verglasung ab der B-Säule nach hinten und in den Hecktüren. Die Zuladung beträgt 800 Kilogramm und neben 2.500 Liter Ladekapazität machen 1,94 Meter maximale Ladelänge den Logan Van zu einem der geräumigsten Fahrzeuge seines Segments. Beim Logan Pickup ergeben ebenfalls 800 Kilogramm Nutzlast, eine Ladelänge von 1,80 Meter und zu-

sätzliche 300 Liter Stauraum hinter den Sitzen in der Fahrerkabine gleichermaßen ein praktisches Transportfahrzeug für gewerbliche Kunden oder ein vielseitiges Freizeitmobil für Privatleute.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

**ACCORD TOURER UND JAZZ
ERWEITERN DAS HONDA-ANGEBOT**