

LPG-Dreierbande

Autobauer Seat umgarnt Autogas-Fans jetzt mit Bifuel-Versionen von Leon, Altea und Altea XL.

Bei Seat in Martorell laufen jetzt LPG-Versionen der Modelle Leon, Altea und Altea XL vom Band – auch für den deutschen Markt. Die Autogas-Iberer verfügen über den bekannten 1,6-Liter-Benziner, den die Ingenieure speziell für das „befeuern“ mit Flüssiggas und Benzin ausgelegt haben.

Im Ottomodus mobilisiert das Triebwerk 102 PS, im LPG-Betrieb sind es 4 PS weniger. Serienmäßig verfügt das spanische Trio über ein manuelles Fünfganggetriebe.

Per Knopfdruck kann der Fahrer sich für einen der beiden Kraftstoffe entscheiden. Auf der günstigeren Autogas-Fahrt soll der Leon LPG dank des 43 Liter fassenden Gastanks, der platzsparend unter dem Gepäckraum montiert wurde, eine Strecke von 397 Kilometern zurücklegen. Altea LPG und Altea XL LPG müssen zwölf Kilometer früher an die Autogas-Zapfsäule. Die Gesamtreichweite: rund 1.100 Kilometern.



Wirtschaftliches Trio: Unter der Tankklappe (links) befindet sich auch der Befüllstutzen für den Gastank.

Der Leon LPG soll sich mit 9,5 Litern Flüssiggas auf der 100-Kilometer-Distanz zufriedengeben (CO₂-Ausstoß: 153 g/km), der Altea LPG mit 9,8 Litern und 159 g/km CO₂.

Als Einstiegskurs ruft der Importeur für den Altea Refe-

rence 1.6 LPG 16.966 Euro auf. Der Altea XL Reference 1.6 LPG kostet mindestens 17.555 Euro, der Leon Reference 1.6 LPG beginnt bei 16.714 Euro.

Gut: Seat gewährt die Herstellergarantie auch für alle Gaskomponenten. PN



Renault Latitude: Oberklasse-Flair

Auf der Moskauer Motor Show, die vom 25. August bis zum 5. September ihre Pforten öffnet, können sich Besucher ein Bild vom jüngsten Oberklasse-Spross von Renault machen: dem Latitude. Der 4,89 Meter lange, 1,83 Meter breite und 1,49 Meter hohe Franzose basiert auf dem SM5 der Renault-Tochter Samsung. Mit folgenden Charaktermerkmalen möchte die Limousine bestechen: einem üppigen Raumangebot, einem der größten Kofferräume seiner Klasse, einem exzellenten Fahrkomfort und einer luxuriösen Ausstattung.

Volvo: XC90 als Fronttriebler

Mit dem Volvo XC90 D3 Geartronic haben die Skandinavier jetzt eine frontgetriebene Einstiegsversion für das beliebte SUV im Portfolio. Der Preis: mindestens 33.605 Euro. Unter der Haube arbeitet ein 163 PS starker Fünfzylinder-Turbodiesel, der in Serie an eine Sechsgangautomatik mit Geartronic-Funktion gekoppelt ist. Auf der 100-Kilometer-Distanz soll sich der neue 4x2-Spross mit 8,5 Litern begnügen, was CO₂-Emissionen von 224 g/km entspricht. Stets in Serie an Bord: u.a. dritte Sitzreihe, Klimaautomatik, Audiopaket „High Performance Sound“ und Nebelscheinwerfer.

Innere Werte

Hierzulande möchte der grundlegend renovierte Suzuki Swift ab Herbst für Furore sorgen.

Man wird im Straßenverkehr schon genau hinschauen müssen, um den grundlegend renovierten Suzuki Swift vom Vorgänger unterscheiden zu können. Doch beim ab Herbst in Europa erhältlichen Kleinwagen hat sich einiges getan.

So üben sich die beiden Euro-5-konformen Motoren, der 1,2-Liter-Benziner mit 94 PS und der 1,3-Liter-Selbst-

zünder mit 75 PS, verglichen mit den bisher angebotenen Pendants in Genügsamkeit. Um satte 0,8 Liter ging der Normverbrauch des Ottomotors zurück, 0,3 Liter sind es beim Diesel. Analog zu diesen Werten sanken die CO₂-Emissionen um 17 Prozent auf 116



g/km respektive neun Prozent auf 109 g/km.

Im Gegensatz zu diesem erfreulichen „Minus-Trend“ hat der neue Swift, was die Abmessungen anbelangt, zugelegt. Neun Zentimeter länger (3,85 Meter) und mit fünf Zentimetern mehr Radstand (2,43 Meter) präsentiert sich der Kleine. Breite und Höhe

liegen auf dem Niveau des Vorgängers. Ferner will der Neuling mit einer sehr ausgereiften und erwachsenen Form von Sportlichkeit überzeugen.

Zu den serienmäßig spendierten Features des Drei- und Fünftürers zählen unter anderem ESP sowie sieben Airbags inklusive Knie-Luftsack für den Fahrer. PN



Völlig umgeklappt: Statt 211 Litern bietet der Dreitürer dann 512 Liter, der Fünftürer 528 Liter.