

XC90 wird sportlicher

Mit dem XC90 Sport, der gegen Ende Jahr auf den Markt kommt, erweitert Volvo die SUV-Modellpalette in Richtung Sportlichkeit. Ausserlich ist der 5- oder 7-Sitzer an den diversen Mattchrommeinfassungen, den in Wagenfarbe lackierten Radkastenverbreiterungen und den 19-Zoll-Leichtmetallrädern zu erkennen. Bei der Motorisierung hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Benzinern (238 oder 315 PS) und einem Turbodiesel (185 PS). Speziell sind auch die Fahrwerksabstimmung, die Sportsitze und das Lenkrad. Die Preise sind noch nicht bekannt.

SHA



Aufgefrischte Szenerie

Renault hat der Reihe Scénic/Grand Scénic ein leichtes Faceliftung verpasst. Die Aussenspiegel sind nun in Wagenfarbe lackiert, die Scheinwerfer etwas grösser und die Kühlluftöffnung in der Frontschürze breiter geworden. Hinten fallen die LED-Leuchten und der neue Renault-Schriftzug auf. Der Grand Scénic ist jetzt in der Basisausführung als 5- und gegen Aufpreis (Fr. 950,-) als 7-Plätzer zu haben. Als neue Dieselantriebsvariante kommt der 2.0 dCi (150 PS, 340 Nm) mit DPF und in Kombination mit dem Active-Shift-Automatikgetriebe ins Programm.

SHA

30 Jahre Fiesta

«Fiesta» passt nicht nur gut zur Sommerferienzeit, sondern taugt offenbar auch bestens als Name für einen Kleinwagen, wie das Beispiel Ford zeigt. Seit 1976 wurden 11,6 Mio Fahrzeuge dieses Modells gebaut und in über 50 Ländern in die Verkaufsräume gebracht. Obwohl der Fiesta bis nach Südafrika, Australien und in die Pazifikregion exportiert wird, ist der Absatz in Europa natürlich am grössten: In Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien ist der 3- oder 5-Türer besonders beliebt. In Deutschland und in Spanien wird er gebaut.

SHA

Ende Jahr kommt die 2. Generation des Mini. Unter der leicht modifizierten Karosserie steckt viel neue Technik. Erste Fahreindrücke von einem Vorserienauto.

FAHRBERICHT

Mini Cooper S

■ STEPHAN HAURI

Bei seiner ersten Fahrvorstellung präsentierte sich der neue Mini Cooper S noch an vielen Stellen mit blickversperrenden Plastikfolien beklebt. So werden die grossflächigen Rundscheinwerfer, die Frontschürze und die Heckleuchten erst ab Mitte August erstmals unverhüllt zu sehen sein. In der Länge ist der neue Mini um rund 6 cm auf 369 cm gewachsen. Auch das Interieur – und dort vor allem das Armaturenbrett, das bei den ersten Probefahrten fast vollständig unter hässlichen Plastikdetzen versteckt blieb, wird der Mini-Kundschaft ein neues Design bringen. Keinen Hehl dagegen machten die Antriebs- und Fahrwerksingenieure des BMW-Entwicklungszentrums aus den Kompo-

nenten, die unter der camouflierten Karosserie ohnehin nicht sichtbar sind.

Start mit Cooper

Als erste Mini-Modelle werden Ende Jahr Cooper und Cooper S an den Verkaufsstart gehen. Diesen beiden in der Schweiz besonders beliebten Mini-Versionen folgen im Laufe des Jahres 2007 die Basisversion One sowie ein Selbstzönder – Details über die Motorisierung dieser Modelle werden erst später bekannt gegeben.

Stichwort

Twin Scroll Turbo

Dient der Verbesserung des Turbolader-Ansprechverhaltens. Die Abgase der vier Zylinder werden zweiflüchtig zum Turbineneintritt geführt. So verhindert man die gegenseitige negative Beeinflussung der Abgasströme, und es ergibt sich ein früher Drehmomentaufbau.

Die Saugversion besitzt eine voll variable Ventilsteuerung mit der aus BMW-Motoren bekannten Ventilenic, die den Ventilhubb zwischen 0,2 und 9,5 mm variiert und zu dem die Öffnungsdauer anpasst. Das zusätzlich installierte Vanos-System ist zuständig für die stufenlose Phasenverschiebung der Einlass-

ventilsteuerung. Weil damit die Laststeuerung ohne Drosselklappe erfolgen kann, ergibt sich ein besserer Motorwirkungsgrad. Günstig wirkt sich diese Ventilsteuerung auch auf die Laufruhe und die Schadstoffemissionen aus.

Turbo statt Kompressor

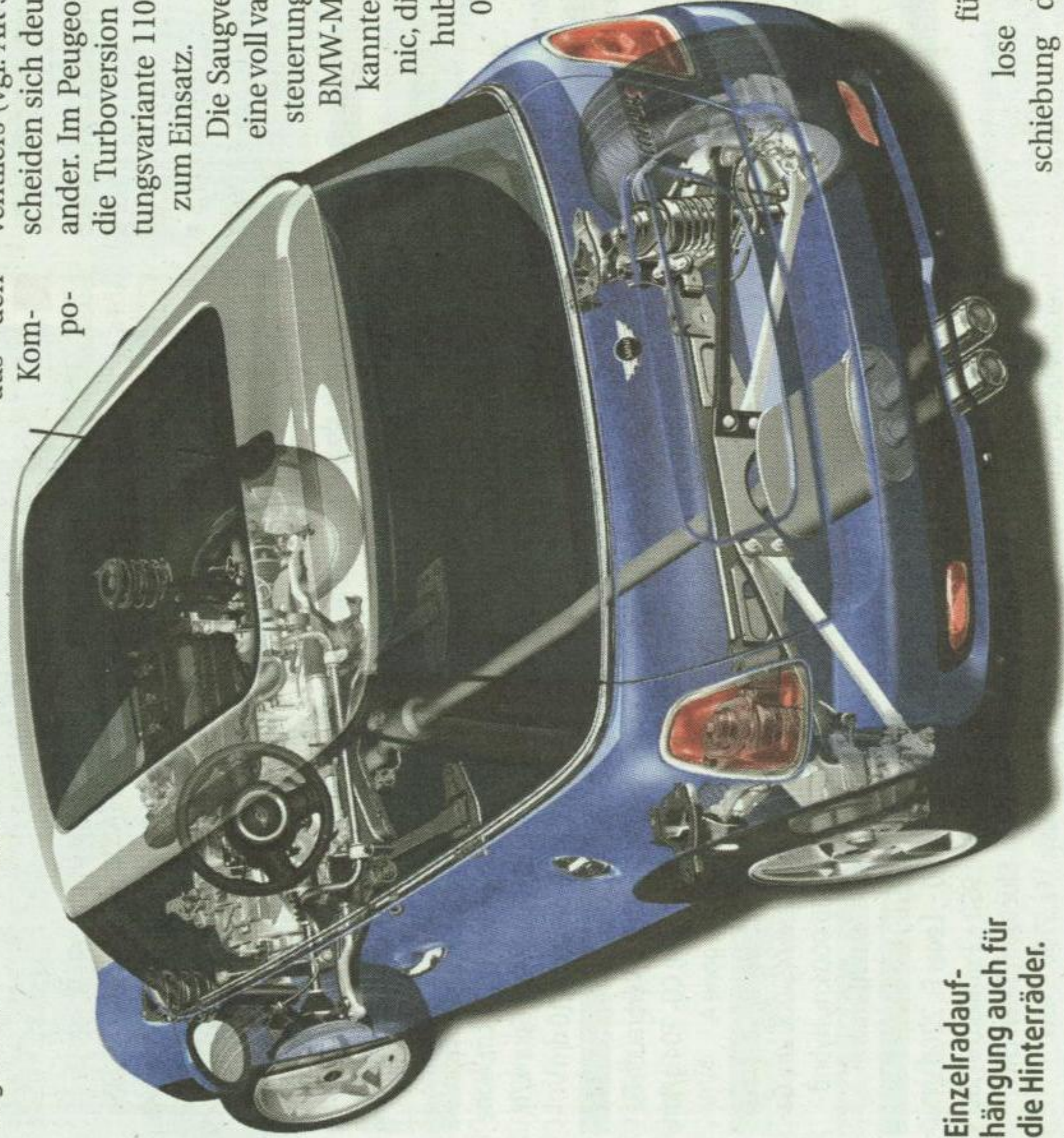
Cooper-S-Freunde müssen mit dem Neuen Abschied nehmen vom Kompressor. Dies dürfte ihnen aber leicht fallen, denn der neue 1,6-L-Turbomotor macht seine Sache wirklich gut. Bereits bei wenig mehr als Leerlaufdrehzahl baut der Twin-Scroll-Turbolader (vgl. «Stichwort») kräftig Drehmoment auf; bei einem maximalen Laufruck von 0,8 bar erreicht der Motor schon bei 1600/min das Maximum von 240 Nm – ähnlich wie ein Turbodiesel. Anders als beim Turbodiesel bleibt dieses Drehmoment jedoch bis rund 5000/min annähernd konstant, sodass der Lade-Mini praktisch in jeder Lebenslage sofort ausreichend Durchzugskraft zu bieten hat. Dank Overboost-Funktion stehen kurzfristig gar 260 Nm zur Verfügung. Die Maximalleistung von 128 kW (175 PS), die sich bei moderaten 5500/min ergibt, übertrifft jene des Vorgänger-Kompressormotors um 3 kW (5 PS). Beim maximalen Drehmoment bietet der Neue ein Plus von 20 Nm. Andere Wege geht der aufgeladene Motor auch in Bezug auf die Einspritzung: Sein Direkteinspritzsystem arbeitet mit seitlich positionierten Injektoren und mit homogenem Gemisch. Zur spezifischen Leistung von 80 kW/L (109,5 PS/L) trägt auch die für einen aufgeladenen Benzinmotor hohe Verdichtung von 10,5:1 bei.

Nach wie vor wie im Kart

Auch wenn sich antriebstechnisch Diverses verändert, bleibt der Mini doch in seinem Charakter ganz der alte. Wie ein Go-Kart lässt er sich durch Kurven bewegen. Dass die Entwickler auch beim Eigenlenkverhalten

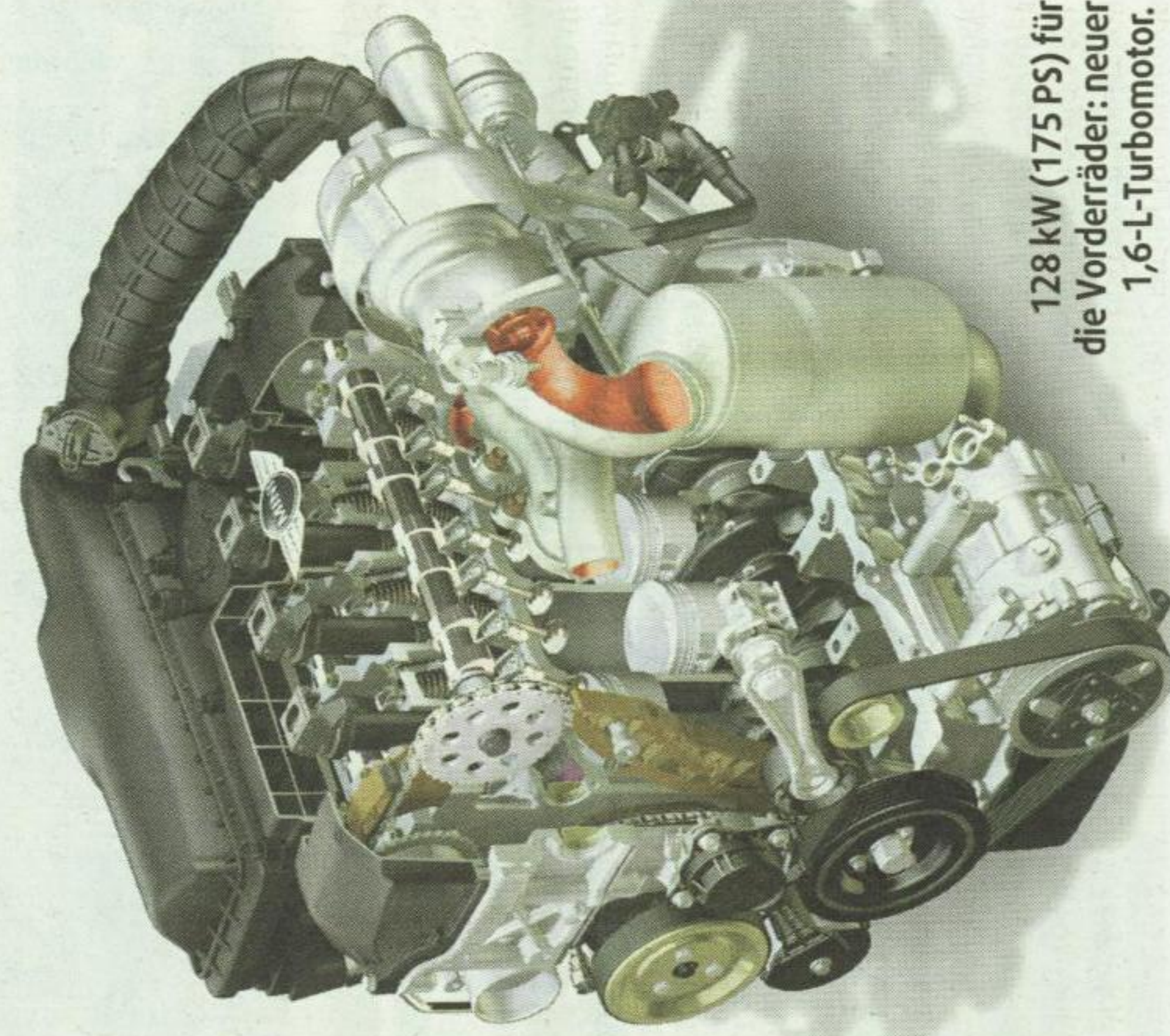
zum Einsatz.

zum Einsatz.



Einzelradaufhängung auch für die Hinterräder.

Der neue Mini – ganz der alte



128 kW (175 PS) für die Vorderräder: neuer 1,6-L-Turbomotor.

X Motorenangebot Mini Cooper und Cooper S

Modell	Cooper	Cooper S
Motor	4/Reihe/16	4/Reihe/16
Hubraum	cm ³	1598
Bohrung×Hub	mm	77,0×85,8
max. Leistung	kW (PS)	88 (120)
bei	1/min	6000
max. Drehmoment	Nm	160
bei	1/min	4250
Getriebe	M6	M6

gute Arbeit geleistet haben, bewies der neue Cooper S beim ersten Probegalopp auf dem Rundkurs von Zantvoort, NL.

Die Vorderräder folgen nun nicht mehr den Befehlen einer elektrohydraulischen, sondern einer voll elektrischen Lenkung (EPAS). Diese erweist sich als sehr präzise und ist in der Lage, auch bei schnellen Manövern in engen Kurven noch ausreichend Feedback am Lenkrad zu liefern. Auf Schalldruck «Sport» sprechen die Servolenkung und das Gaspedal noch spontaner an.

Die Achskonstruktionen sind im Aufbau unverändert geblieben, und auch die Spurweiten sowie der Radstand sind gleich wie beim Mini der ersten Generation. Durch den ver-

mehrten Einsatz von Leichtmetallen liess sich jedoch Gewicht sparen. Unter dem Strich, gaben Mini-Techniker an, sei das Gewicht des Fahrzeugs praktisch gleich geblieben.

Wem die etwas mehr als beim noch aktuellen Mini auf Komfort ausgerichtete Normalabstimmung der Modelle Cooper und Cooper S zu wenig sportlich vorkommt, erhält auf Wunsch auch härter abgestimmte Federn, Dämpfer und Stabilisatoren.

Alle Motorversionen werden mit 6-Gang-Getriebe gekoppelt. Für den Cooper S ist ausserdem ein Sperrdifferenzial – Super LSD genannt – zu haben. Optimierte wurden auch die zum Gangwechsel nötigen Schaltkräfte.