

Spiofilm op www.autovisie.nl

Mercedes SLK schudt vermommings af

Ruim een jaar geleden lieten we al eens een spionagevideo van de SLK zien. De auto reed toen, nog zwaar in de camouflage, rond in Death Valley. Wie het filmpje nog eens wil bekijken kan terecht in het Cliparchief op de Autovisie-site. Recentelijk is de SLK opnieuw gesnapt. Op de Nürburgring deze keer. Met een minimum aan zwarte tape. Hoewel de neus nog het meest bedekt is, is uit de forse bobbel af te leiden dat wat al een tijdje voorspeld werd, namelijk dat de SLK een SLR-achtig front krijgt, klopt. Naar verluidt wordt de nieuwe SLK niet langer en zal hij in de breedte slechts marginaal groter zijn. Niet-

temin is er meer interieurruimte beschikbaar vanwege de langere wielbasis. Dat interieur zal luxueuzer en sportiever worden uitgevoerd dan voorheen. Een adaptief elektronisch gaspedaal en een elektrohydraulisch remsysteem zouden tot de standaarduitrusting horen. Vierwiel-aandrijving komt volgens onze bron niet beschikbaar. De auto wordt in 2004 op de show van Genève onthuld. Aanvankelijk is er keuze uit een 192 pk sterke 1.8 compressormotor (SLK 230) of een 218 pk V6 (SLK 320). In de loop van 2004 of begin 2005 komt de nieuwe direct-ingespoten V6 beschikbaar.



Let op: toegangscode. Om de Mercedes SLK te kunnen zien en horen is een toegangscode nodig. Surf naar de site www.autovisie.nl, klik op de foto en tik code 4474744 in. De rest gaat vanzelf.

Audi wil Quattroporte-platform, Maserati wil Quattro en diesels

Het hing al een tijdje in de lucht, maar sinds kort is het officieel: Audi en Maserati gaan op een aantal terreinen nauw samenwerken. Luca di Montezemolo van Maserati (lees Ferrari) en Bernd Pischetsrieder van Audi (lees VW AG) hebben daartoe recentelijk een intentieverklaring ondertekend. De grote vraag is: waarom? Weinigen in de automobiellindustrie kunnen vooralsnog begrip opbrengen voor deze Duits-Italiaanse alliantie.

Officieel heet het dat de twee merken zullen samenwerken op het gebied van ontwikkeling en fabricage, waarbij componenten zullen worden uitgewisseld. Voor zowel toekomstige als huidige modellen. Officieel willen de twee topmannen daar niets aan toevoegen. Maar in de wandelgangen valt genoeg op te vangen over de beweegredenen van de twee merken. De samenwerking betreft het delen van platforms,



technologie, verkoopkanalen en financiële dienstverlening. Om met dat laatste te beginnen: per direct kunnen Maserati-dealers bij de VW Bank terecht. En wel tegen dezelfde voorwaarden als Audi- en VW-dealers. Daarnaast worden er wereldwijd vijftig Audi-dealers aangewezen die Maserati's mogen gaan verkopen. In Nederland zal de verkoop van Maserati's overigens aan Hessing voorbehouden blijven, aldus de Nederlandse Audi-importeur. Aan de andere kant zullen geselecteerde Maserati-dealers in de nabije toekomst Audi's aan de man mogen brengen. En wat betreft de technische samenwerking: Audi is zeer geïnteresseerd in het Quattroporte-platform, met zijn achterwiel-aandrijving en motor

voarin. „We willen onze diverse merken meer van elkaar onderscheiden. Audi beschikt nu over voorwielaandrijving, over vierwiel-aandrijving, maar niet over een configuratie met achterwiel-aandrijving en motor voarin, aldus Pischetsrieder.

„Dankzij deze samenwerking kunnen we een dergelijk product wél ontwikkelen.”

Di Montezemolo is op zijn beurt geïnteresseerd in Audi's fameuze Quattro-systeem.

„We hebben 4x4 nodig voor de productieveersie van de Kubang SUV, maar ook voor andere Maserati's die in de pijplijn zitten. Daarnaast kunnen we krachtige dieselmotoren gebruiken.”

Een andere vraag, die vooralsnog onbeantwoord blijft, luidt: zal deze samenwerking op termijn leiden tot de overname van de Ferrari Maserati Groep door het Volkswagen concern? Volgens het Duitse blad Der Spiegel zou VW interesse hebben het aandeel van Fiat over te nemen, mochten de Italianen zich genoodzaakt zien hun Ferrari-belang van de hand te doen. Volkswagen ontkende prompt. (GP)

Vier- en vijfcilinders en CVT voor S40



Als de Volvo S40 begin 2004 de markt betreedt, is hij leverbaar met drie vijfcilinder benzinemotoren en een tweeliter viercilinder turbodiesel. In het najaar volgt de 1.8 viercilinder benzinemotor en een half jaar later maakt een 1.6 turbodiesel zijn opwachting. Naast handgeschakelde vijf- en zesbakken en een vijftraps automaat, staat ook een Continuu Variabele Transmissie op stapel. De 1.8 krijgt de CVT-primeur, eind 2004, later zal ook de 1.6 diesel met CVT te

bestellen zijn. Een interessante innovatie van de S40 is het zogenaemde Intelligent Driver Information System (IDIS). Dit systeem, afkomstig van de luchtvaart, bepaalt hoe 'druk' een bestuurder het heeft en stemt daar de signalen en informatie voor de bestuurder op af. Simpel gezegd: als een bestuurder druk aan het sturen is, zal IDIS bijvoorbeeld tijdelijk inkomende GSM-gesprekken tegenhouden. IDIS is geen dure optie, maar standaard op elke S40.

Motoren en transmissies Volvo S40

	Cil.	vermogen	koppel	transmissie		introductie
				handbak	automaat	
benzine						
2.4 T5	5	220 pk	320 Nm	6	5	feb. 2004
2.4i	5	170 pk	230 Nm	5	5	feb. 2004
2.4	5	140 pk	220 Nm	5	5	feb. 2004
1.8	4	120 pk	160 Nm	5	CVT	aug. 2004
diesel						
2.0 D	4	136 pk	320 Nm	6	—	feb. 2004
1.6 D	4	110 pk	240 Nm	6	CVT	mrt. 2005