

TEST & TECHNIK

Seit der Modellpflege ist der S500 von Mercedes mit Allrad ausgerüstet. Ein Vergleich mit dem Audi A8 4.2 ■ Seite 16

Wie wird das Jahr 2003 für die Schweizer Autobranche? Wir befragten drei Experten. ■ Seite 21

Aufstieg in die Oberklasse

TEST 12/2003 Renault Grand Espace V6

Renault bietet im brandneuen Espace zwei interessante V6-Topmotorisierungen an. Einen 3.5-Benziner und einen 3.0-Turbodiesel. Im Vergleichstest zeigen die beiden Triebwerke erstaunliche Ähnlichkeit, aber auch zumindest im Verbrauch einen grossen Unterschied.

AR-TEST-TEAM

Für die vierte Generation hat der europäische Vorreiter in Sachen Minivan eine radikale Abkehr vom bisherigen Prinzip vorgenommen. Weg vom kostenaufwändigen Matra-Konzept mit Fachwerkrahmen und Kunststoffbeplankung. Der neue Espace ist ein Ableger der grossen Modelle von Renault und teilt seine Plattform mit Vel Satis und Laguna. Die Stahlkonstruktion verwendet zahlreiche Leichtbauelemente wie Aluminium für Haube und Türen, Alu und Magnesium für die Sitzrahmen sowie hochresistenten Kunststoff für die Heckklappe.

Motoren, Getriebe und Fahrwerk des grossen Renault Van sind mit dem Vel Satis und zumindest teilweise auch mit dem Laguna identisch. Diese hohe Anzahl von Gleichteilen spart Kosten durch höhere Stückzahlen. Espace, Vel Satis und Laguna werden denn auch auf der gleichen Produktionslinie hergestellt.

LUXUSLINER

Die beiden von der AR geprüften Exemplare waren bezüg-

lich Grösse (Grand Espace) und Ausstattungsumfang (Privilege) identisch. Einziges Unterscheidungsmerkmal: die Motoren. Einerseits der sportliche Fahrleistungen vermittelnde 3.5-V6 und andererseits der etwas rauere, drehmomentstarke 3.0-V6 Turbodiesel. Beide Motoren werden ausschliesslich in Verbindung mit einem 5-Stufen-Getriebeautomaten angeboten.

Interessant ist die Preisgestaltung von Renault Nissan Suisse SA. Der Basispreis für beide V6-Motoren ist der gleiche. So kostet der Grand Espace mit einem der V6-Motoren in der Grundausstattung Expression Fr. 56 900.–, und die von uns geprüften Privilege stehen mit Fr. 61 100.– in der Preisliste. Für den Espace gibt es ein besonders reichhaltiges Angebot an Zubehör (siehe Kasten Ausstattung). Wer will, kann seinen Espace auf deutlich mehr als 70 000 Franken aufpeppen.

Interessierte mit bescheidenerem Budget sollten sich jedoch von derartigen Zahlen nicht abschrecken lassen. Der Besitz eines neuen Espace ist denn auch bereits ab Fr. 36 900.– (2.0/140 PS) möglich.

ALLES HAT PLATZ

Da von den rund 14 cm Längenzuwachs gegenüber dem Vorgänger nur deren 4 cm dem Innenraum zugute kommen (der Rest dient der Verbesserung der Insassensicherheit), sind auch die Platzverhältnisse in etwa die gleichen geblieben. Immerhin konnte durch die Neugestaltung der Türpaneels die Breite auf Ellbogenhöhe um rund 5 cm verbessert werden. Etwas kleiner geworden ist die Öffnung der Heck-



Die vorzüglichen Fahreigenschaften des Espace sind nicht zuletzt der Verwandtschaft (ähnliches Fahrwerk) mit dem Vel Satis zu schreiben



Steilheck: Konsequente Ausnutzung des umbauten Raums.



Anzeige- und Bedieneinheit der Klimaanlage in der Fahrertüre.

Auf einen Blick

- + Fahreigenschaften
- + Platzangebot
- + Variabilität
- + steife Stahlkarosserie
- Verbrauch (Benziner)
- Getriebeautomat
- Ablesbarkeit Anzeigen
- Defroster

klappe, und die Ladekante ist 6 cm höher (59 cm) als bisher.

Doch da besonders bei der geprüften Langversion schon vorher das Platzangebot auf der üppigen Seite war, bietet auch der neue Espace grosszügige Platzverhältnisse, selbst bei sieben Personen mit Gepäck. Für «Gross-

transporte» dürfte man die maximale Ladelänge von gut 225 cm bei ausgebauten Fondsitzen schätzen.

Alle Versionen weisen auf dem flachen Fahrzeugboden serienmässig Schienen auf, welche unterschiedliche Positionen der Einzelsitze im Fond erlauben. Die

Sitze sind einheitlich konstruiert und mit integrierten Dreipunktgurten versehen. Das Gurtschloss ist rechts an den Sitzen, nicht voll versenkt, und hinterlässt schmerzhaft «Erinnerungen» beim Aussteigen auf der Beifahrerseite. Trotz Verwendung von Leichtbaumaterialien wiegt ein

Fondsitz immer noch 25 kg, was den Aus- und Einbau erschwert.

Zahlreiche Ablagen in den Türen, zwischen den Vordersitzen und im Armaturenbrett unterstreichen die familienfreundliche Seite des Espace. Das futuristisch gezeichnete Armaturenbrett übernimmt die digitale grosse Geschwindigkeitsanzeige des Vorgängers, aber auch die als Balkendiagramme nicht besonders ablesfreundlichen übrigen, recht klein geratenen Anzeigen. Bei Sonneneinstrahlung von schräg hinten werden die Leuchtziffern unlesbar; dafür kommt die beeindruckende Konstruktion des die Anzeigen beherbergenden Chip zu Tage.

Unter winterlichen Verhältnissen erwies sich allerdings nicht nur beim Diesel – der systembedingt weniger Abwärme liefert – die Defrosterleistung als zu schwach für die riesige, gewölbte

Bitte umblättern

AR-Messergebnisse

Renault Grand Espace 3.0 V6 dCi

Beschleunigung aus dem Stand	
0 – 40 km/h	s 2,5
0 – 60 km/h	s 4,6
0 – 80 km/h	s 7,3
0 – 100 km/h	s 10,6
0 – 120 km/h	s 15,1
0 – 140 km/h	s 21,0
0 – 160 km/h	s 28,4
0 – 180 km/h	s 43,2
1 km stehender Start	s 32,3
Höchstgeschwindigkeit	
(Werk)	205 km/h
Treibstoffverbrauch (Diesel)	
Gesamtverbrauch	8,9 L/100 km
Autobahn, ruhige Fahrt	8,6 L/100 km
Überland und Autobahn, unregelmässig	9,2 L/100 km
Agglomeration/Stadt	12,7 L/100 km
Überland, sparsam	7,2 L/100 km
Reichweite im Mittel	930 km
Gewichte	
Leergewicht (DIN)	2050 kg
Gewichtsverteilung v/h	61/39 %
Leistungsgew.	15,8 kg/kW/11,6 kg/PS
Zählereichung	
30 km/h Zähler =	29 km/h eff.
50 km/h Zähler =	48 km/h eff.
80 km/h Zähler =	77 km/h eff.
120 km/h Zähler =	116 km/h eff.
1 km nach Zähler =	994 m eff.

Messbedingungen

km-Stand 5000
Aussentemperatur 1 °C
Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten und 2 Personen an Bord.

Innenlärm

Standmessung 44 (D 47) dB(A)
50 km/h D 56 dB(A)
80 km/h D 61 dB(A)
120 km/h D 66 dB(A)

Renault Grand Espace 3.5 V6

Beschleunigung aus dem Stand	
0 – 40 km/h	s 2,7
0 – 60 km/h	s 4,4
0 – 80 km/h	s 6,8
0 – 100 km/h	s 9,5
0 – 120 km/h	s 13,6
0 – 140 km/h	s 17,9
0 – 160 km/h	s 24,1
1 km stehender Start	s 30,8
Höchstgeschwindigkeit	
(Werk)	225 km/h
Treibstoffverbrauch (98 RZ)	
Gesamtverbrauch	12,4 L/100 km
Autobahn, ruhige Fahrt	11,1 L/100 km
Überland und Autobahn, unregelmässig	14,1 L/100 km
Agglomeration /Stadt	16,1 L/100 km
Überland, sparsam	10,6 L/100 km
Reichweite im Mittel	660 km

Gewichte

Leergewicht (DIN) 1970 kg
Gewichtsverteilung v/h 60/40 %
Leistungsgew. 11,1 kg/kW/8,2 kg/PS
Zählereichung
30 km/h Zähler = 29 km/h eff.
50 km/h Zähler = 49 km/h eff.
80 km/h Zähler = 78 km/h eff.
120 km/h Zähler = 115 km/h eff.
1 km nach Zähler = 993 m eff.

Messbedingungen

km-Stand 1800
Aussentemperatur 10 °C

Bremsweg

Achtung: Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 30% verlängern.
100 – 0 km/h 46 m
80 – 0 km/h 30 m
60 – 0 km/h 17 m
50 – 0 km/h 11,7 m
40 – 0 km/h 7,4 m
30 – 0 km/h 4,1 m

Die publizierten Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsensystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Winterbereifung.

Innenlärm

Standmessung 37 (D 40) dB(A)
50 km/h D 57,5 dB(A)
80 km/h D 61 dB(A)
120 km/h D 66 dB(A)

Technische Daten Renault Grand Espace 3.5-V6/3.0-V6 dCi

Preise

Grand Espace 3.5-V6 und 3.0-V6 dCi Expression ab Fr. 56 900.–; Testwagen Privilege Fr. 74 150.– (inkl. Leder, Panorama-Schiebedach, 18-Zoll-Räder, Navigation, Klima mit Bedienung auch hinten, elektr. Glas-Schiebedach, Sound-System mit 6fach-CD-Wechsler «Cabasse» usw.).

Testwagenlieferant

Renault Nissan Suisse SA, 8902 Urdorf, www.renault.ch

3.5-V6

Motor (ECE)
6 Zyl. in V 60° (95,5x81,8 mm), Komp. 10,3:1; 177 kW (241 PS) bei 6000/min; 330 Nm bei 3600/min.

Motorkonstruktion

4 Ventile in V; 2x2 oben liegende Nockenwellen (Ketten); Leichtmetall-Zylinderköpfe und -block; 4fach gelagerte Kurbelwelle. Batterie 300 Ah, Alternator 1200 W; Wasserkühlung, Inh. 7,8 L.

Kraftübertragung

(auf Vorderräder, ASR, ESP); 5-Stufen-Automat (Aisin Warner): I. 4,6; II. 2,89; III. 1,89; IV. 1,28; V. 0,98; R 3,71; Achse 2,65.

Fahrgestell

Selbsttragende Karosserie; vorn Fe-

derbeine und Querlenker; hinten Torsionskurbelachse, Längslenker, Panhardstab; v./h. Kurvenstabilisator, Teleskopdämpfer, Schraubenfedern.

Fahrwerk

Vierrad-Scheibenbremse (vorn belüftet), Scheiben-Ø v. 32,4 cm, h. 30 cm, ABS; elektron. gesteuerte Feststellbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung mit Servo, Treibstofftank 83 L; Reifen 225/55 R 17, Felgen 8 J, Testwagen 245/45 R 18.

Karosserie, Gewichte

Minivan, 5 Türen, 5–7 Sitze. Max. zul. 2600 kg, Zuladung Testwagen 630 kg; Anhängelast gebremst 2000 kg.

Dimensionen

Radstand 287 cm, Spur 157,5/155,5 cm, Bodenfreiheit 12 cm, Kofferraum 456/3050 dm³, Länge 486 cm, Breite 196,5 cm, Höhe (inkl. Dachgalerie) 178 cm.

Fahrleistungen

Vmax (Werk) 225 km/h, V bei 1000/min im 5. Gang 50,2 km/h; 0–100 km/h 8,1 s; Verbrauch EU 9,3/12,2/17,3 L/100 km.

3.0-V6 dCi

Motor (ECE)
(wie 3.5-V6, ausgenommen)
6 Zyl. in V 66° (87,5x82 mm), 2958 cm³,

Komp. 18,5:1; 130 kW (177 PS) bei 4400/min; 350 Nm bei 1800/min.

Motorkonstruktion

Direkt eingespr. Turbodiesel mit Common Rail; 4 Ventile in V; 2x2 oben liegende Nockenwellen (Zahnriemen); Leichtmetall-Zylinderköpfe und -block; Ölkühler; 1 Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Intercooler.

Fahrleistungen

Vmax (Werk) 205 km/h, 0–100 km/h 10,9 s; Verbrauch EU 7,4/9,5/13,3 L/100 km.

Ausstattung

Topmodell Privilege: Front- und Seiten-Airbags vorne, Windowbags erste und zweite Sitzreihe, Reifendruck-Kontrollsystem, Dachgalerie, 17-Zoll-Leichtmetallräder, automatische elektrisch betätigte Parkbremse, Bordcomputer, Tempomat, Bi-Xenon-Licht, Lichtautomatik, Regensensor für Scheibenwischer, automatische Türverriegelung beim Fahren, elektrische Fensterheber vorne und hinten, 12-V-Steckdosen (Mitte und hinten), automatische Klimaanlage, Isofix-Verankerungen hinten, 3 Einzelsitze, frei verschiebbar, Radio-CD mit 6fach-Wechsler und Infrarot-Fernbedienung.

TEST

Aufstieg in die...

Schluss von Seite 13

Windschutzscheibe. Zudem liegen die grossen, die Sicht verbessernden Dreieckfenster nicht im Luftstrom und bleiben sehr lange vereist. Selbst für grosse Personen ist der obere Teil der Windschutzscheibe zum Eiskratzen nicht erreichbar. Eine elektrisch beheizbare Frontscheibe sollte für dieses Fahrzeug zumindest als Option angeboten werden.

REISEN MIT KOMFORT

Gegenüber dem Vorgänger wurde der Sitzkomfort durch eine Neupositionierung von Lenkrad, Schalthebel und Sitzhöhe verbessert. Geblieben sind jedoch die knappe Polsterlänge und die eher kurze Lehne. Unakzeptabel ist der glattflächige, der Hand völlig zuwiderlaufende Verstellhebel für die Lehnenneigung. Zum hohen Bedienungskomfort gehört eine neue elektrische Parkbremse, die automatisch sperrt und beim Anfahren auch wieder selbsttätig löst.

Lange Federwege und eine komfortable Fahrwerksabstimmung machen den Espace zum idealen Langstreckenfahrzeug. Die Grenzen der Dämpferwirkung zeigen sich auf starken Unebenheiten, wo Stampfbewegungen (Vertikalbewegungen) auftreten können.

Trotz der komfortablen Abstimmung erwies sich der neue Espace als ausgesprochen handlich und fahraktiv. Dies zeigt sich bei den Sonderprüfungen im Veltheim Driving Center in einer klar über dem Durchschnitt liegenden Geschwindigkeit für den Slalom und einer ebenfalls besseren Bremsdistanz bei der Disziplin Bremsen/Ausweichen.

Die Fahrwerksspezialisten von Renault haben ihr Oberklasse-Raumfahrzeug grundsätzlich untersteuernd ausgelegt und mit einem tadellosen Geradeauslauf versehen. Es zeigt auch bei scharfer Kurvenfahrt keine irritierenden Lastwechselreaktionen. Die Lenkung vermittelt zwar eher wenig Fahrbahnkontakt, reagiert jedoch schnell und folgt den Lenkbefehlen zielgenau.

DISKRET ODER SPARSAM

Für die Topmotorisierungen wurde – wie im Vel Satis – der betagte 3.0-V6-Benziner durch den 3.5-V6-Alumotor von Nissan ersetzt. Das seidenweich laufende, aber beim vollen Ausdrehen kernig laut werdende Aggregat ist – wie der V6-Diesel auch – mit einer nervös agierenden 5-Stufen-Automatik gekoppelt. Diese wählt schon nach einem einzigen Überholmanöver auf das sportlichste Programm, was bedeutet,



Grosse Fensterflächen rundum sorgen für gute Sicht; markante Hecklichter für gutes Gesehenwerden.



Die unter sich identischen Fondsitze sind auf Schienen montiert und erlauben unzählige Varianten.



Sehr futuristisch geratenes Armaturenbrett mit (zu) kleinen Anzeigen.



Die Fondsitze sind längs einstellbar. Wacklige Klapptische (oben); Mittelsitz als Ablage.

dass der für das Überholen gewählte kleinere Gang trotz sofortiger Gasrücknahme über mehrere 100 m Strecke gehalten wird.

Der 3.5-Benziner verleiht dem knapp unter 2 t wiegenden Espace recht sportliche Fahrleistungen, obschon das noch ziemlich jungfräuliche Exemplar (1800 km) unseres Prüflings mit 9,5 s aus dem Stand auf 100 km/h die Werkangaben von 8,1 s überdeutlich verfehlt. Ein derartiger Rückstand auf die Werkangaben dürfte aber auch nach 10 000 km nicht einzuholen sein. Beim Anfahren mit voller Leistung ist das Traktionsvermögen der Vorderräder bereits auf trockener Strasse überfordert.

Den Werkangaben besser gerecht wurde der 3.0-V6 Turbodiesel mit Common Rail, den Renault von Isuzu bezieht. Das

gleiche Aggregat wird übrigens auch von Lancia, Opel und Saab verwendet. Mit 10,6 s unterbot unser Prüfling die Werkangabe um 0,3 s. Damit ergibt sich zum Benzin in dieser Disziplin nur eine Differenz von gut einer Sekunde – eine in dieser Fahrzeugkategorie sicher zu vernachlässigende Zeitspanne. Auch subjektiv erscheint der Diesel mindestens ebenso leistungsfähig wie die Benzinvariante.

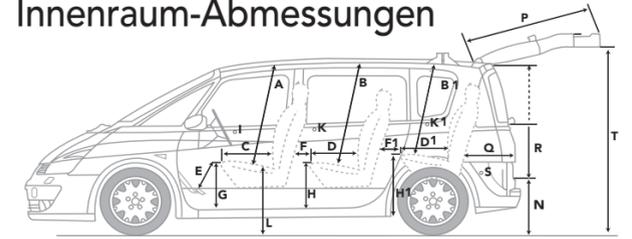
Während der Diesel im Leerlauf und bei Innerortsgeschwindigkeiten sein Verbrennungsprinzip deutlich kundtut, ist vom Benzinmotor kaum ein Geräusch zu vernehmen. Allerdings haben unsere Messungen ergeben, dass in Sachen Innenlärm ab 80 km/h bei den beiden Motoren absoluter Gleichstand herrscht.

Alles andere als Gleichstand

herrscht jedoch bezüglich Verbrauch. Die Differenz beträgt in allen Fahrsituationen rund 3,5 L/100 km zu Gunsten des Dieselmotors. Die Differenz ist beträchtlich, umso mehr, als die Dieselsversion 80 kg schwerer ist.

So spricht bei ähnlichen Fahrleistungen und identischem Preis eigentlich nur wenig für die Benzinversion, wäre da nicht das Abgasproblem. Bekanntlich stehen Dieselmotoren bei den Umweltschützern immer noch auf der (russ)schwarzen Liste. Renault verspricht in nächster Zeit einen Partikelfilter. Doch damit dürfte der Preis wohl aus dem Gleichstand geraten.

Innenraum-Abmessungen



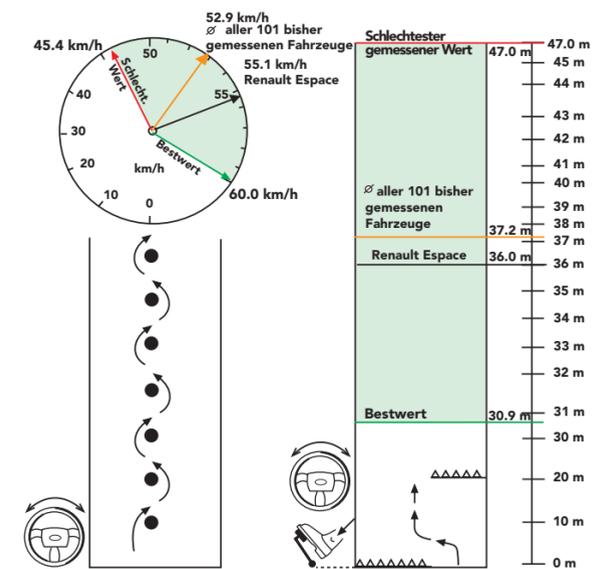
- A = 95–100 cm B = 93–97 cm P = 103 cm
- C = 48 cm D = 47 cm R = 52–103 cm
- E = 35–56 cm F = 8–48 cm S = 117 cm
- G = 31–38 cm H = 33 cm Q = 85–125 cm
- I = 156 (137)** cm K = 154 (142) cm Q* = 150–220 cm abgeklappt
- ** = Hüftbreite L = Sitzhöhe 80 cm N = Ladekante 59 cm
- T = Stehhöhe unter Heckklappe 188 cm

LENKRADUMDREHUNGEN 3/4

WENDEKREIS-Ø zwischen Mauern (links/rechts): 11,5/11,5 m

Veltheim-Messungen

Im Veltheim Driving Center (VDC) wird im Auftrag der «Automobil Revue» das Verhalten der Testfahrzeuge in bestimmten Fahrsituationen gemessen. Die Ergebnisse werden mit den bisher geprüften Fahrzeugen unterschiedlichster Konstruktion verglichen.



Fahrdynamik-Test

Mittlere Geschwindigkeit (in km/h) auf einem Parcours von 108 m Länge mit Pylonenabstand 18 m; ohne Lenkstabilisierung, nasse Fahrbahn.

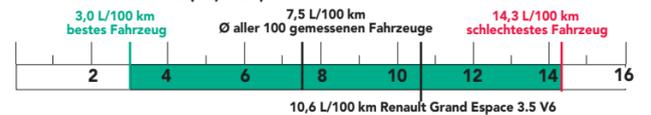
Bremsen/Ausweichen

Bremsweg (in m) mit Hindernis nach 20 m Bremsstrecke; Ausgangsgeschwindigkeit 80 km/h, nasse Fahrbahn.

Tests gefahren mit Michelin Pilot Alpin 245/45 R 18.

Alle Messresultate finden Sie unter: www.veltheim.com/rating/

Veltheim-Eco-Drive® (68,5 km):



V6 nur halb zu sehen: links 3.0-Dieselmotor, rechts 3.5-Benzinversion.

Renault Grand Espace im Vergleich

Fahrzeugtyp

	Renault Espace 3.5-V6	Chrysler Grand Voyager 3.3 LX	Citroën C8** V6	Ford Galaxy*** 2.8 Ghia	Hyundai Trajet 2.7 V6	Toyota Previa 2.4	Renault Espace 3.0-V6 dCi
Zylinderzahl/Hubraum	cm³ V6/3498	V6/3301	V6/2946	V6/2792	V6/2656	4/2362	V6/2958
Leistung	PS bei U/min 241/6000	174/5100	204/6000	204/6200	173/5900	156/5600	177/4400
max. Drehmoment	Nm bei U/min 330/3600	278/4000	285/3750	265/3400	250/4000	225/4000	350/1800
Gewicht leer/max. zul.	kg 1970/2600	1940/2540	1785*/2540	1680*/2470	1870*/2650	1700/2400	2050/2665
Anhängelast gebremst	kg 2000	1600	1900	2000	1950	1600	2000
Beschleunigung 0–100 km/h	s 9,5	12,1	11,0*	10,4*	11,3*	11,9	10,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h 225	179	205*	217	192	180	205
Verbrauch im Mittel	L/100 km 12,4	12,1	11,5*	12,0*	11,3*	10,9	8,9
min. bis max.	L/100 km 10,6–16,1	10–13,8	9–15,8*	9,2–16,8*	8,7–15,8*	8,0–11,7	7,2–12,7
Länge/Breite	cm 486/196,5	509,5/199,5	473/185	464/181	470/184	475/179	486/196,5
Innenbreite v./h.	cm 156/154	160/172	155/158	152/156	153/154	153/153	156/154
Kopffreiheit v./h.	cm 95–100/93–97	97–100/97	90–103/97	95–104/97	100–104/97	94–101/95	95–100/93–97
Sitztiefe v./h.	cm 48/47	46/46	49/46	49/48	50/46	50/50	48/47
Fussraum vorn	cm 35–56	34–52	34–53	33–53	34–53	35–56	35–56
Knieraum hinten	cm 8–48	18–40	9–47	25–48	16–24	30–55	8–48
Kofferraum (Werk)	dm³ 455–3050	580–4680	330–3300	255–2610	525–3235	515–2925	455–3050
Preis ab	Fr. 56 900.–	netto 58 900.–	56 110.–	53 650.–	netto 34 490.–	53 000.–	56 900.–
Test in AR	7/2003	38/2001	–	42/2000 ¹⁾	32/2001 ²⁾	36/2000	7/2003
Auf einen Blick	Modernes, eigenwilliges Design. Gutes Platzangebot, hohe Modularität. Grosszügige Ausstattung, auch bezüglich Sicherheit. Hoher Verbrauch.	Minivan Pionier in den USA. Grosses Fahrzeug mit viel Platz. Seitliche Schiebetüren. Bequemer, komfortabler Reisewagen. Hoher Verbrauch.	Die «Eurovans» sind mit Schiebetüren ausgestattet. Bis acht Plätze möglich. Viel Komfortelektronik, reichhaltige Sicherheitsausstattung.	Kompakter Minivan mit Schwenktüren hinten. Hohe Verarbeitungsqualität, eher bescheidene Innenabmessungen. Hoher Verbrauch.	Siebensitziger, diskret gestylter Van mit Schwenktüren hinten. Weiches, unterdämpftes Fahrwerk. Sehr interessanter Preis.	Jetzt auch mit Quermotor und Frontantrieb. Gutes Raumangebot. Einziger Vierzylinder in dieser Klasse. Bescheidene Fahrleistungen.	Als Vergleich die grosse Dieselsversion des Espace, die vorerst keine «Gegner» zu fürchten hat. Einziger Minivan mit V6-Common Rail-Dieselmotor.

* Werkangaben ** baugleich mit Fiat Ulysse, Lancia Phedra und Peugeot 807 *** baugleich mit VW Sharan und Seat Alhambra ¹⁾ Galaxy 2.3 ²⁾ 2.0 CRDi