



Zum Debüt gibt es die neue V-Klasse als limitiertes Sondermodell in luxuriöser „Edition 1“-Ausführung (Bilder: Mercedes-Benz)



V-Klasse-Cockpit: Das multifunktionale Touchpad (Markierung) lässt sich wie ein Smartphone bedienen

Zur Wahl stehen drei Diesel-Vierzylinder mit 136, 163 und 190 PS, wobei der stärkste mit Euro 6 und Serienautomatik das bisherige 3-Liter-V6-Aggregat ersetzt und einen deutlich geringeren Normverbrauch aufweist. Eine „absolute Spitzenstellung im Segment“ nimmt laut Mercedes der CDI-Motor mit 163 PS ein, der sich im Norm-Mix mit 5,7 l/100 km begnügt, was einem CO₂-Wert von 149 g/km entspricht.

interessiert ist, die im rustikalen Offroad-Look auch Stock und Stein nicht scheut, sollte sich noch einige Monate gedulden. Immerhin versprechen die Tschechen für den neuen Scout eine um 25 Prozent bzw. auf maximal zwei Tonnen erhöhte Zugkraft. Ebenfalls deutlich verbessert wurden laut Skoda das Anfahrverhalten – unterstützt durch eine elektronische, an beiden Achsen aktive Differenzialsperre – sowie die Steigfähigkeit, wobei größere Böschungswinkel als bisher den Einsatz im mittelschweren Gelände erleichtern. Außerdem soll ein serienmäßiges „Schlechtwege-Paket“ verhindern, dass der Unterboden mechanisch beschädigt wird und Schmutz in den Motorraum eindringen kann. Die Allradtechnik basiert auf der jüngsten Haldex-5-Kupplung, die 1,4 Kilo weniger wiegt als die vierte Generation. Das Steu-

Antrieb wie beim Standard-Octavia zu 100 Prozent über die Vorderachse, wodurch natürlich weniger Sprit verbraucht wird. Dessen ungeachtet sind die um bis zu 29 Kilo leichteren Triebwerke im neuen Octavia Scout nicht nur stärker als bisher, sondern im Schnitt auch rund 20 Prozent sparsamer. Alle Motoren erfüllen die Euro-6-Norm und verfügen über ein Start-Stopp-System mit Bremsenergie-Rückgewinnung. Der Top-Diesel mit 184 PS wird in einem Skoda erstmals in der Kombination mit 6G-DSG-Automatik und Allrad eingesetzt. Sein Norm-Mix beträgt 5,4 l/100 km, was einer CO₂-Emission von 143 g/km entspricht. Der 150-PS-Diesel mit manueller 6G-Schaltung begnügt sich mit genormten 4,9 l/100 (129 g CO₂/km), und den 180-PS-Benziner mit 6G-DSG dürstet es nach 7,1 l/100 km, was 159 g CO₂ pro km ergibt.

Die deutsche „Schwacke-Prognose“ hat kürzlich die Wertmeister unter den Vans ermittelt: Während der Seat Alhambra (Foto) als 1.4 TSI wieder mit dem geringsten Wertverlust brilliert, wurde der baugleiche VW Sharan als 2.0 TDI zum Wertstabilsten seiner Klasse gekürt (Bild: WRD)

