

Brandneue Automodelle – ideal für Gastronomie & Hotellerie

Filetstück? Ganz hinten!

Wenn's hinten kerzengerade abwärts geht. Wenn sich die Heckklappe fast über die komplette Rückansicht des Autos erstreckt. Und wenn die Ladekante so tief liegt, dass man das Gepäck kaum anheben muss. Dann kann man sicher sein, dass die Konstrukteure den Nutzen im Fokus hatten und nicht das Design.



Die praktischen Qualitäten des neuen Ford Transit sind auf einen Blick auszumachen: an der voluminösen Heckklappe. Noch besser dürfte sich ein Kleinbus kaum mehr beladen lassen (Bild: Ford)



Formschöner Personentransporter: Die luxuriöse Neunsitzer-Variante der neuen Transit-Familie (erkennbar an LED-Scheinwerfern, 18-Zoll-Alus und verchromtem Lüftungsgitter) präsentiert sich im typischen Marken-Look (Bild: Ford)



Das funktionell wirkende Cockpit wird (hier nur links zu sehen) von griffgünstigen Flaschenhaltern und einem Cupholder flankiert. Das Navi-Display ist zwar vorbildlich hoch platziert, aber leider ziemlich klein geraten (Bild: Ford)

Natürlich müssen Design und Nutzen einander nicht ausschließen, wie die hier präsentierte seriennahe Studie des künftigen Ford Transit Tourneo anschaulich beweist. Diese und andere brandneue Automodelle mit vorwiegend sieben bis neun Sitzplätzen hat GASTRO nach den verschiedenen Bedürfnissen der Fuhrpark-Betreiber in unserer Branche ausgewählt.

Einzige Ausnahme bei den Neuheiten: der bereits seit einigen Monaten verfügbare Seat Alhambra 4WD.

GASTRO hat den spanischen Allrad-Van, der als Siebensitzer ab 36.600 Euro (brutto) in der Preisliste steht, einem Kurzttest unterzogen.

Ford

Noch Ende dieses Jahres erfolgt in Österreich die Markteinführung des **Ford Transit Custom**. Die frische Transit-Generation ist eine völlig neu entwickelte, frontgetriebene Baureihe, die einen komfortablen Neunsitzer, eine einfacher ausgestaffierte Kombi- bzw. Bus-Version sowie einen Kastenwagen umfasst und im Ein-Tonnen-Segment für „frischen Wind“ sorgen soll – sagt zumindest der Hersteller. Doch angesichts dieser Bilder dürfte die Ankündigung nicht zu weit hergeholt sein.

Zur Wahl werden drei Diesel-Triebwerke stehen. Beim stärksten handelt es sich um den optimierten 2.2 TDCi mit 155 PS, dessen Drehmoment auf 385 Nm gesteigert wurde. Zum reduzierten Normverbrauch (auch dank Start-Stopp-System) gibt es noch keine Daten. Die beiden anderen, ebenfalls bewährten Selbstzünder verfügen über 125 und 100 PS. Alle Versionen werden serienmäßig mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe



Ganz verschämt steht er rechts in der Ecke. Dabei dürfte der Renault Grand Kangoo zu den preislich attraktivsten Siebensitzern mit Vorsteuer-Abzugsberechtigung gehören. Links: Der bereits erhältliche Kangoo Z.E. ist der erste rein elektrisch betriebene Stadttransporter auf dem Markt – emissionsfrei und ideal für den Kurzstrecken-Einsatz (Bild: Renault)

ausgerüstet sein. Außerdem können die – voraussichtlich – meisten Modelle wieder mit kurzem oder langem Radstand geordert werden. Das abgebildete Topmodell wurde der Weltöffentlichkeit erstmals Mitte März auf dem Genfer Auto-Salon vorgestellt und ist mit einem besonderen Feature ausgestattet: der neuesten Generation des SYNC-Bedienkonzepts. Damit können die Klimaanlage, das Audio-/Navigations-System und das Telefon samt aktivierter Bluetooth-Funktion durch Sprachbefehle gesteuert werden. Darüber hinaus sind ein Fahrspur-Assistent, ein Müdigkeitswarner, ein Park-Pilot-System und eine Rückfahr-Kamera installiert. Busfahren anno 2012.

Renault

Nicht mehr ganz so lange wie auf den neuen Ford Transit muss man auf den **Renault Grand Kangoo** mit sieben Sitzplätzen warten. Viel geraten die Franzosen allerdings noch nicht – außer dass er ab Juni verfügbar sein soll, zum Vorsteuerabzug berechtigt und sich mit „seinem großen Platzangebot auf geringer Verkehrsfläche besonders für die

Personenbeförderung im Shuttlebetrieb eignet“.

Bereits in diesen Wochen startet dafür der Verkauf des fünfsitzigen **Renault Kangoo** und des Kompakt-Lieferwagens **Kangoo Express** mit den sehr sparsamen Dieselmotoren Energy dCi 75 und dCi 90. Beide Aggregate begnügen sich im Kangoo mit einem Norm-Mix von jeweils 4,4 Litern auf 100 km, was einem CO₂-Ausstoß von 115 g/km entspricht.

Erreicht wird der beispielhafte Verbrauch durch ein Start-Stopp-System und das so genannte „Energy Smart Management“, das beim



Raumökonomie pur zeichnet auch den fünfsitzigen Renault Kangoo aus, der als Einziger zum vollwertigen Lastesel mutiert. Sogar zu einem besonders genügsamen, wenn unter der Motorhaube ein neuer Energy-Diesel für Vortrieb sorgt (Bilder: Renault)

Bremsen und im Schubbetrieb Bewegungsenergie zurückgewinnt. Diese Energie wird in der Batterie gespeichert und speist bei Bedarf elektrische Verbraucher wie Heizung oder Audiosystem.

Ebenso zugute kommen den Betriebskosten die langen Wartungsintervalle: Die Inspektion mit Ölwechsel ist bei beiden Energy-Selbstzündern nur noch alle 40.000 Kilometer fällig.

Dacia

Unglaubliche 9.990 Euro beträgt der Einstiegspreis (inklusive EPS) für den ab Juni erhältlichen **Dacia Lodgy**, der auch als Siebensitzer



Die Preissensation kommt wie gewohnt aus Rumänien und heißt Dacia Lodgy. Optional kann der Kompakt-Van außerdem mit sieben Sitzen aufwarten. Sein Handicap: keine Berechtigung zum Vorsteuer-Abzug (Bilder: Dacia)



offeriert

wird. So bestückt wird der Kompakt-Van zwar ein bisschen mehr kosten, doch konkurrenzlos günstig ist er so oder so. Weshalb sich für preisbewusste Einkäufer vielleicht auch der Umstand verschmerzen lässt, dass beim Lodgy kein Vorsteuerabzug möglich ist.

Der Dacia-Van ist 4,5 Meter lang, 1,75 Meter breit und hält mit sieben Sitzen mindestens 207 Liter, bei ausgebauten Fondsitzen maximal 2.617 Liter Ladevolumen parat. Zur Wahl stehen zwei sparsame Selbstzünder (dCi 90 und 110) sowie zwei Benziner, wobei der hocheffiziente TCe 115 erst etwas später verfügbar sein wird. Ebenso reizvoll: preiswerte Optionen wie ein Multimedia-System samt Navigation, ein Tempobegrenzer und eine Einparkhilfe für hinten.

