



Platz en masse: Klappt man im siebensitzigen Seat Alhambra die fünf Fondsitze um, entsteht eine völlig ebene Ladefläche  
(Bilder: Seat, WRD)

**Seat**

Ein beliebter Van ist der zum Vorsteuerabzug selbstverständlich berechnete **Seat Alhambra 4WD**, mit dem GASTRO rund 150 Kilometer in alpinen Lagen unterwegs war. Das einzig verfügbare Triebwerk für den Allradler ist der 140 PS starke Zweiliter-TDI, ebenso wie im baugleichen VW Sharan 4Motion. In Kombination mit dem butterweich zu schaltenden Sechsgang-Getriebe bereitet das kultivierte Diesellagregat ausgesprochen viel Fahrfreude.

Etwas getrübt wird diese jedoch auf steilen Passagen. Spätestens dort lässt sich das Mehrgewicht des Allradlers gegenüber dem Fronttriebler (117 kg) nicht mehr verleugnen. Zumal aus dem 1,9-Tonner bei voller Beladung ein 2,5-Tonner werden kann, der dann nicht nur auf Serpentinaugen ein paar zusätzliche

Pferdestärken vertragen könnte. Umso schneller agiert das hervorragende Allrad-System mit Haldex-Kupplung, das im Extremfall die gesamte Antriebskraft an die Hinterräder leitet. Vorzüge, die sich in der Praxis durchaus bemerkbar machen: etwa bei Almafahrten, wo beim flotten Wechsel von Schotterweg auf schmierigen Weiderost dem Lenkeinschlag artig gefolgt wird. Man spürt regelrecht, wie die Elektronik dabei mit dem Fahrwerk beschäftigt ist. Ein klares Indiz dafür, dass sich ein Alhambra-Fronttriebler den Direktiven der Lenkung nicht so ohne weiteres gebeugt hätte. Zumindest wäre der Regeleingriff durchs ESP etwas dramatischer ausgefallen.



Auftritt mit neuem G'schau: Die Fast-Zwillinge Peugeot Partner Tepee (Bild) und Citroën Berlingo Multispace haben jetzt Tagfahrleuchten. Das über einen Drehknopf (rot markiert) elektronisch gesteuerte Schaltgetriebe, wie hier beim Citroën-Cockpit, gibt's für den Siebensitzer nur bei Peugeot. Und zwar in Kombination mit dem extrem sparsamen e-HDi, dessen 92 PS im Norm-Mix lediglich 125 Gramm CO<sub>2</sub>/km ausstoßen (Bilder: Peugeot, Citroën)

Citroën verweist bei der gehobenen Ausstattungstufe „Exclusive“ auf die neue Option „Direct Access“, die vor allem für Kunden von Hotel-Shuttles konzipiert worden sei. Bei dieser Konfiguration mit sieben Plätzen wird auf den rechten Sitz der zweiten Reihe verzichtet, um den Zugang zur dritten Reihe zu erleichtern. Ein herausnehmbarer Teppich deckt außerdem die Laufflächen ab.

Bei beiden Marken wurden die Optionen durch eine Reifendruck-Kon-



Aufgewertet, sparsamer und mit neuen Frontpartien präsentieren sich die variantenreichen PSA-Konzernbrüder Citroën Jumpy Multispace (großes Bild) und Peugeot Expert. Bis zu neun Insassen finden in den Kleinbussen Platz (Bilder: Citroën und Peugeot)



Weitere Pluspunkte: die überzeugenden Bremsen, die sich traumhaft präzise dosieren lassen. Oder auch die kräftige Drei-Zonen-Klimaautomatik, die Teil des preisgünstigen „Österreich-Pakets“ ist. Der Normverbrauch des geräumigen Allradlers mit serienmäßigem Start-Stopp-System beträgt sechs Dieselliter auf 100 km, die einem CO<sub>2</sub>-Wert von 158 g/km entsprechen.

**Citroën & Peugeot**

Mit April startbereit sind die baugleichen facegelifteten Konzernbrüder **Citroën Jumpy Multispace** und **Peugeot Expert Tepee**, die sich im Grunde nur optisch und durch ihre – optimierten – Ausstattungslinien voneinander unterscheiden. Dank der zahlreichen Ausführungen mit bis zu neun Sitzen und zwei Radständen bzw. Außenlängen werden die erfolgreichen Kleinbusse aus Frankreich so gut wie jedem Bedarf gerecht.

trolle sowie durch „Grip Control“ ergänzt. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung der Antischlupfregelung, um auf jedem Straßenbelag bestmögliche Traktion zu gewährleisten. Über einen Wählhebel können je nach Fahrbahn-Beschaffenheit vier verfügbare Modi angesteuert werden. Sogar einen Modus fürs „Gelände“ hat man den Fronttrieblern zugestanden. Auf Effizienz getrimmt wurden die beiden Zweiliter-Dieselmotoren mit 128 und 163 PS, die sich auf demselben(!) Verbrauchslevel bewegen: Im Normzyklus sind es bei jedem Triebwerk günstige 6,6 Liter auf 100 km bzw. 172 Gramm CO<sub>2</sub>/km, jeweils mit manuellem Sechsgang-Getriebe. Neu ist die optionale Sechsgang-Automatik für den stärkeren Selbstzünder. In dieser Kombination erhöht sich der Norm-Mix auf 7,6 Liter bzw. 199 Gramm CO<sub>2</sub>. Die Brutto-Listenpreise für die selbstredend vorsteuerabzugsfähigen



Der VW Amarok Starline mit Doppelkabine, permanentem Allradantrieb und Achtgang-Automatik kostet brutto 32.320 Euro. Inklusive BlueMotion Technology sind es nur um 578 Euro mehr (Bilder: Volkswagen)



Höherlegung von rund zehn Zentimetern.

Unter der Motorhaube kommt ausschließlich der durchzugsstarke Zweiliter-BiTDI mit 163 PS zum Einsatz, der schon bei 1.800/min seine maximal 400 Nm entwickelt – und dem urwüchsigen Allrad-Crafter zu gar nicht unzeitgemäßen Verbrauchswerten verhilft.

Weitere News: Seit Kurzem

Jumpy Multispace und Expert Tepee beginnen einheitlich bei 30.380 Euro. Bei Citroën gibt es zur Markteinführung jedoch Aktionspreise, die bei 27.716 Euro starten.

Ebenso wie die großen wurden die kompakten Konzernbrüder Citroën Berlingo Multispace und Peugeot Partner Tepee einer Verjüngungskur unterzogen. Ebenso ist das Ergebnis ab April in den Händler-Schauräumen zu sehen. Und ebenso wird vom Fiskus ein Vorsteuerabzug gewährt.

Was bei den Siebensitzer-Versionen von Berlingo und Partner knapper ist, sind naturgemäß die Platzverhältnisse: Zwar ist die Variabilität vorbildlich (bei fünf herausnehmbaren Fond-Einzelsitzen), doch der Bewegungsfreiheit sind in einem 4,38 Meter kurzen Auto eben engere Grenzen gesetzt als in einem Fünfmeter-Bus.

Außerdem: Groß ist die Siebensitzer-Auswahl nur bei Peugeot. Dort stehen immerhin zwei Ausstattungsvarianten und drei Motoren zur Wahl (zwei Diesel mit 115 und 92 PS sowie ein Benziner mit 120 PS), während man sich bei Citroën mit einer Ausstattungslinie und einem Diesel (dem HDi mit 115 PS) bescheiden muss.

Trotzdem hat Peugeot mit dem fairen Einstiegstarif von brutto 20.840 Euro für den Benziner bei der Preis-

attraktivität wieder das Nachsehen. Weil Citroën auch hier mit einem Aktionspreis lockt: Um reizvolle 20.539 Euro wird der kräftige, aber knausrige 115-PS-Diesel mit sieben Sitzplätzen angeboten.

### Volkswagen

Hotelbetreiber, die mit ihren illustren Gästen in einem Allrad-Bus der Superlative gewissermaßen die

19.950 Euro – netto, wohlgerneht. Um den hohen zu bewegenden Massen eines Crafter während extremer Offroad-Einsätze Rechnung zu tragen, wurde eine Geländeuntersetzung von 1:2,5 gewählt. Das Allradsystem definiert sich über eine permanente, gleichmäßige Kraftverteilung (50:50) an beide Achsen mit serienmäßiger Differenzialsperre im Verteilergetriebe und an der

wird der VW Amarok DoubleCab auch mit achtstufigem Wandler-Automatikgetriebe angeboten. In Kombination mit dem auf 180 PS erstarkten Zweiliter-BiTDI plus BlueMotion Technology erweist sich der Allrad-Pick-up als sensationell sparsam. Im Norm-Mix verbraucht er 7,7 Liter Diesel auf 100 km, was einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 203 g/km entspricht.

Ob als Kombi oder Kastenwagen, ob als 3,5- oder Fünf-Tonner – es ist ein Erlebnis der besonderen Art, mit einer „Riesengemse“ wie dem VW Crafter 4Motion Achleitner durchs Gelände zu klettern

(Bild: Volkswagen)



Spitze des Eisbergs erklimmen wollen, kommen mit dem VW Crafter 4Motion mit Achleitner Allradantrieb voll auf ihre Kosten. Zuvor muss man aber selber tief in die Tasche greifen. Denn der Aufpreis für den Allrad-Umbau eines heckgetriebenen Crafter (die ersten Kunden-Fahrzeuge sollen demnächst ausgeliefert werden) kostet exakt

Hinterachse. Optional lässt sich auch eine Sperre für die Vorderachse ordern.

Die umfangreichen Veränderungen durch den Spezialisten Achleitner (verstärkte Federn mit mehr Weg, härtere Stoßdämpfer mit progressiver Kennung und geänderte Stabilisatoren) ergeben abhängig von der gewählten Bereifung eine

Der achte Gang wurde als drehzahlreduzierte und damit spritsparende Overdrive-Stufe ausgelegt. Der erste Gang ist als verkürzter Anfahrang für den Offroad-Einsatz und Anhängerbetrieb (Anhängelast 3,2 Tonnen bei zwölf Prozent Steigung) ausgelegt. So sei auch ohne Untersetzungsgetriebe, verspricht VW, eine hohe Geländetauglichkeit gewährleistet.

Übrigens: VW-Kunden, die auf BlueMotion Technology oder auch Erdgas setzen, können sich bis 30. Juni 2012 einen Bonus von maximal 1.250 Euro brutto sichern. Und zwar bei jedem neuen Amarok, Crafter, T5-Modell und Caddy.

### GRÜNES RAUMWUNDER

Er misst nur 3,9 Meter von Stoßfänger zu Stoßfänger und ist gerade mal 1,53 Meter hoch. Trotzdem kann man im Honda Jazz manches Ladegut verstauen, das sich selbst in Oberklasse-Kombis nicht unterbringen lässt. Test der Hybrid-Version auf [www.Auto-Kaufberatung.at](http://www.Auto-Kaufberatung.at), Rubrik „Fahrberichte“.



Werner R. Deutsch