

Voll im Trend: Praktische Automodelle im Lifestyle-Design



Frühlingsgefühle

Mit dem optionalen Lampenbügel, auf dem vier starke Zusatz-Scheinwerfer thronen, taugt der Amarok Canyon auch für nächtliche Geländeausfahrten Bild: Volkswagen

Die Triebe schlagen aus. Und das ist nicht nur botanisch gemeint. Sobald sich der Frühling bemerkbar macht, treibt es die Österreicher auch in den Neuwagen-Handel. Ein neuer Trend sticht dort besonders heraus: Praktische Autos im Lifestyle-Look! Zumal das Design – das ist statistisch belegt – eine immer größere Rolle beim Autokauf spielt. Ebenso wie der Allrounder, der sich sowohl für Gewerbe als auch Freizeit einsetzen lässt.

Er soll „Freiheit und Abenteuer“ vermitteln, der Pick-up-Eyecatcher VW Amarok Canyon. Der sich freilich ebenso gut für den Fuhrpark-Alltag im Berghotel eignet. Das auf der Trendline-Ausstattung basierende Sondermodell trägt exklusiv die Farbe „Copper Orange“ (Titelbild), kann aber ebenso in „Reflexsilber“, „Natural Grey“ und „Sandbeige“ bestellt werden. Für visuelle Akzente sorgen abgedunkelte Rückleuchten, der in Wa-

genfarbe lackierte Unterfahrschutz und schwarz abgesetzte Radläufe. Glänzend schwarz sind die Schwellerrohre, der Heck-Stoßfänger, die neu designte Stylingbar und das optionale Rollcover (eine stabile Jalousie zur Abdeckung der Ladefläche). Alternativ wird ein praktisches Hardtop offeriert. Zur Wahl stehen beim Canyon die beiden Amarok-Diesel mit 140 und 180 PS sowie ein permanenter oder zuschaltbarer Allradantrieb (4Mo-

tion) samt optionalem Sperrdifferenzial an der Hinterachse. Serie sind All-Terrain-Reifen auf form-schönen Alus (245/70 R 17), auf Wunsch gibt's Straßenreifen auf 18-Zöllern. Passend zum Lifestyle-Look wurde auch das Interieur optisch veredelt.

Einziges Wermutstropfen: Über Preise und Verfügbarkeit war bis zum Redaktionsschluss noch nichts zu erfahren. Trotzdem will GASTRO seinen Lesern den feschen

Offroader nicht vorenthalten. Vielleicht wissen die VW-Händler über dessen Lieferzeit ja mittlerweile Bescheid.

Auch von Dacia gibt es ein rustikales Allrad-Sondermodell: den Duster Destination1. Und auch er zieht die Blicke auf sich, zumal auffällige Zusatz-Scheinwerfer am Dach (beim VW nur optional) ebenso zum Serienumfang gehören wie der werbewirksame Schriftzug auf dem Blechkleid. Inklusive ist außerdem



Schick: Die Grand Edition Viano Avantgarde in „Bergkristallweiß-Metallic“ und mit schwarzer Kühlermaske gibt es mit kompakter oder langer Karosserie (Bild: Mercedes-Benz)



Als ob der RR Evoque nicht schon stylisch genug wäre: die exklusive, 240 PS starke und innen wie außen mit „vergoldeten Akzenten“ beplankte Beckham-Version (Bild: Land Rover)

FUHRPARK

ein Navi-System. Die Markteinführung des Destination1 erfolgt im April, wenn Sie dieses Heft in Händen halten. Bis dahin wird auch sein Preis feststehen, der sicher Dacia-like sein wird. Sprich: extrem günstig.

Apropos: Das andere Extrem repräsentiert die Special Edition des Range Rover Evoque, benannt nach „Victoria Beckham“ – dem ehemaligen „Spice Girl“, das heute nicht nur als Fußballerfrau, sondern auch als erfolgreiche Modedesignerin im Rampenlicht steht. Und weshalb GASTRO diesen handgefertigten(!) Lifestyle-Offroaders ins Rampenlicht rückt, ist leicht erklärt: Kaum ein anderes Fahrzeug wurde auf der „Vienna Autoshow“ vom Messepublikum derart umringt und bestaunt.

Wer also einen imposanten Auftritt schätzt



Urwüchsig und mit schwarzen Stahlfelgen, um die's nicht schade ist im Gelände: der Duster Destination1. In „Gletscher-Weiß“ oder „Perlmutter-Schwarz“ (Bild: Dacia)

(oder seine Hausgäste im Luxus-„Range“ chauffieren will), kann sich unter www.land.rover.com/victoriabeckham als Interessent registrieren lassen. Vorausgesetzt, dass am Bankkonto 121.000 Euro zuviel herumliegen. Das ist der Preis für den noblen Beckham-Evoque. Inklusiv Steuern, versteht sich. So gesehen kann selbst ein Sternträger preisgünstig anmuten. Vor allem, wenn er so opulent ausgestattet ist wie die Grand Edition des Mercedes Via-

no. Der Einstiegspreis des neuen, mit maximal acht Sitzen bestückten Sondermodells beträgt brutto 65.450 Euro. Es basiert auf der bereits umfangreichen Avantgarde-Ausstattung und verfügt zusätzlich über besonders edle 19-Zoll-Alus sowie ein gediegenes Interieur in seidenmatter Wurzelnuss-Optik.

Ein weiteres Goodie findet sich, wenn der 2.2 CDI mit 163 PS unter der Motorhaube steckt: Bei der Grand Edition wird der Vierzylinder-Diesel nämlich nicht mit dem manuellen, sondern aufpreisfrei mit dem Automatik-Getriebe kombiniert. Dieses ist bei der zweiten wählbaren Motorisierung, dem V6 3.0 CDI mit 225 PS, dagegen immer an Bord. Auch bei den normalen Viano-Modellen.

Last but not least: In der vorigen GASTRO-Ausgabe noch inoffiziell angekündigt, ist der Hyundai Santa Fe mit sieben Sitzen jetzt auch offiziell in greifbare Nähe gerückt. Frühestens im Herbst wird das große, in Europa produzierte Korea-SUV nach Österreich kommen. Mit 4.915 mm ist es 225 mm länger als der Fünfsitzer, bietet in der zweiten Sitzreihe 50 mm mehr Beinfreiheit und im Laderaum ein Plus von 49 Litern. WRD



An Front und Heck grenzt sich der Grand Santa Fe vom „kleinen“ Bruder durch optische Feinheiten ab. Es gibt ihn nur als Allradler mit 197 Diesel-PS und Automatik (Bild: Hyundai)

Auch wenn das SUV-Segment nach wie vor die stärksten Zuwächse verzeichnet – Kombis sind wieder groß im Kommen!



VW Golf Variant: So elegant war keiner zuvor! Und schon gar nicht so sparsam: Erstmals wird die Kombi-Version auch als TDI BlueMotion mit einem Norm-Verbrauch von 3,3 l/100 km angeboten! Deutlich mehr Liter sind es dafür im Gepäck-Raum geworden: maximal 1.620 gegenüber 1.495 beim Vorgängermodell. Auf dem Autosalon in Genf zeigte man den Variant übrigens schon mit 4Motion. Im September wird der schicke VW-Laster bei uns debütieren (Bild: Volkswagen)



Dacia Logan MCV: Gegenüber dem Vorgängermodell bietet der Preisbrecher-Kombi 100 Liter weniger Laderaum (aber immer noch 573 Liter Grundvolumen). Dafür ist er jetzt 100-mal attraktiver, zumal er neuerdings auf dem Dacia Sandero basiert und eine anständige Basis-Ausstattung hat: ESP, auch Seiten-Airbags, Servo-Lenkung, 1/3 zu 2/3 teilbare Rückbank. Dazu gibt es Optionen wie Navi, Tempomat und Einparkhilfe für hinten. Marktstart ist im Sommer (Bild: Dacia)



Mazda6 Sport Combi: Ungewöhnlich beim japanischen Erfolgsmodell ist, dass sich die Limousine über üppige 4.870 mm erstreckt, während der Kombi mit einer Länge von 4.805 mm europäischer dasteht. Sein Laderaum schluckt bis zu 1.648 Liter. Dafür sind die Preise für beide Karosserie-Varianten identisch, starten bei jeweils 26.990 Euro. Unterschiedlich waren die Marktstarts: Das Stufenheck-Modell gibt es seit Jänner, den Sport Combi seit Anfang März (Bild: Mazda)



Skoda Octavia Combi: Auf den größten Laderaum in der Kompaktklasse (beachtliche 610 bis 1.740 Liter) können die Tschechen zwar stolz sein. Doch wirklich „kompakt“ ist beim neuen Octavia höchstens die Plattform, die er mit dem Golf gemein hat. Denn mit einer Länge von 4,66 Metern erreicht er bereits Mittelklasse-Dimensionen. Im Gegensatz zu den Preisen: Der Einstiegstarif für den feschen Combi, der im Frühsommer anrollt, liegt bei 18.930 Euro (Bild: Skoda)

Weltweit rund 14 Millionen Hilux-Käufer seit 1968 können sich wohl kaum irren. Toyotas Pick-up-Klassiker hat sich den Ruf der Unverwüstlichkeit erworben und ist heute eine „lebende“ Legende. Seit Ende 2011 ist der Hilux in seiner jüngsten Überarbeitung bei uns auf dem Markt. Den Charakter eines Offroad-Arbeitstieres mit dem Flair der 1990er Jahre hat er sich trotzdem bewahrt. Auch in der noblen, Chrom-behangenen „City“-Version.



Fahrbericht Toyota Hilux 3.0 D-4D 170 DPF City 4WD Automatik

Behände Legende

Eine der leichtesten Übungen für den Toyota Hilux: Dank Untersetzungsgetriebe wühlt sich der Allradler auch mit 265er Straßen-Pneus durch die verschneite Botanik. Einfach „L4“ einlegen, Vorderräder gerade stellen, aufs Gaspedal treten – und schau'n, was passiert

Die Ausstattungsliste fürs Hilux-Topmodell vermittelt gute japanische Tradition: 17-Zoll-Alufelgen, Scheinwerfer-Reinigung, Nebel-Scheinwerfer, sowohl einklappbare als auch elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, vier elektrische Fensterheber, Tempomat, Klima-Automatik, Zusatzheizung, Rückfahrkamera und vieles mehr sind serienmäßig dabei. Und doch: Ein paar Einparkensoren am vorderen Stoßfänger und an der hinteren (verchromten) Stoßstange wären beim Toyota Pick-up der Tupfen auf dem „i“ gewesen. Schließlich will man mit dem 5,26 Meter langen Gefährt, das sich in seinem weißen Sonntagsgewand durchs enge Parkhaus schlängelt, nirgendwo anecken. Was sich im übertragenen Sinn ohnehin nicht ganz vermeiden lässt. Denn die gesellschaftliche Akzeptanz solcher Offroad-Kolosse ist bekanntlich im Schwinden begriffen. Nicht immer zu Recht. Immerhin wird der Toyota Hilux zu rund 70 Prozent an gewerbliche Kunden verkauft. Und von denen bevorzugen viele die rustikaleren Ausführungen mit der kleineren, 144 PS starken Dieselmachine. Bekommt

so ein Arbeitstier mal eine Schramme ab, mindert es nicht unbedingt seinen Wert. Eher gewinnt es dadurch an „Persönlichkeit“. Außerdem: Im Gegensatz zum Topmodell mit dem 171 PS starken Dreiliter-Selbstzünder sind die einfacheren Hilux-Versionen mit einer 100-prozentigen Differenzialsperre an der Hinterachse ausgerüstet, die zumindest im extremen Geländeeinsatz für souveräneren Vortrieb sorgt. Allerdings gibt's dann

kein ESP, auf das man im Nobel-Hilux wiederum nicht verzichten muss. Insofern verfügt er über die besseren Allroundeigenschaften, weil er sich on- wie offroad keine Blöße gibt.

Von den Langstrecken-Qualitäten „unseres“ Hilux waren wir jedenfalls positiv überrascht. Auch in Kombination mit dem Fünfgang-Selbstschalter, einem konventionellen Wandler-Automatikgetriebe, das mit dem drehmomentstarken



Zugegeben: Der verchromte Frontschutzbügel schaut edel aus. Doch das Trumm hat aus gutem Grund den vielsagenden Beinamen „Kindsmörder“. **Ergo:** ein entbehrliches Zubehör! (Bilder: WRD, Toyota)

DATEN-KARTE

Motor: 16V-Vierzyl.-Turbodiesel, 2.982 ccm, Partikelfilter, Euro 5

Leistung: 126 kW/171 PS bei 3.600/min

Drehmoment: 360 Nm bei 1.400–3.200/min

Getriebe: 5G-Automatik, Geländereduktion

Fahrwerk: Einzelrad-Aufhängung vorn, Starrachse hinten

Bremsen: Innenbel. Scheiben vorn, Trommeln hinten, ABS mit EBD

Antrieb: Hinterrad, Allrad zuschaltbar, Traktionskontrolle

Spitze: 170 km/h

Testverbrauch: 10,6 l/100 km

Normverbrauch: 8,6 l/100 km

CO₂: 227g/km

Tankinhalt: 80 Liter

L/B/H: 5.260/1.835/1.860 mm

Radstand: 3.085 mm

Bodenfreiheit: 318 mm

Böschungswinkel: 30° vorn, 23° hinten

Rampenwinkel: 25°

Leergewicht: 2.028 kg

Gesamtgewicht: max. 2.730 kg

Nutzlast: max. 627 kg

Achslast vorn: max. 1.340 kg

Achslast hinten: max. 1.600 kg

Anhängelast: 2.500/750 kg

(gebremst/ungebremst)

Preis: EUR 31.100,- exkl. 20% MwSt. (keine NoVA), vorsteuerabzugsberechtigt



Beim Hilux-Topmodell beherrschen Chrom-Applikationen das Cockpit im Look der 1990er Jahre. Die klaren Instrumente gehen in Ordnung. Doch die Bedienungsergonomie ist etwas getrübt, weil etliche, großteils unbeleuchtete Sekundär-Schalter im Verborgenen angeordnet sind (rote Markierung). Schade, denn der Umgang mit dem Hilux zeichnet sich ansonsten durch pure Problemlösbarkeit aus

Triebwerk gut harmonisiert und dem zwei Tonnen schweren Riesen zu ansprechenden Fahrleistungen verhilft. Durchaus akzeptabel erscheint uns dabei der Testverbrauch von 10,6 Litern, wobei der 80-Liter-Tank für eine ordentliche Reichweite sorgt. Wer trotzdem lieber zur Handschaltung greift: Mit dem manuellen Fünfgang-Getriebe reduziert sich der Nettopreis für den Hilux 3.0 D-4D 170 (der übrigens ausschließlich mit fünfsitziger Doppelkabine lieferbar ist) von 31.100 auf 29.800 Euro.

Die Feinarbeit, die Toyota der aktuellen Hilux-Generation angeeignet hat, merkt man freilich erst, sobald man von einem älteren Modell umgestiegen ist: Der Newcomer wirkt handlicher, selbst dann, wenn man übers Verteilergetriebe

den Allradantrieb aktiviert hat. Muss man damit rangieren, kommt zwar nach wie vor keine Freude auf, aber die Verspannungen im Antriebsstrang treiben einem nicht mehr die Schweißperlen auf die Stirn – zumal man ja doch verwöhnt ist von den kinderleicht zu bedienenden SUVs mit ihren elektronischen Allrad-Systemen.

Weniger Umstellung erfordert für Hilux-Neulinge die gattungstypisch indirekte Auslegung der Lenkung, zumindest bei Überlandfahrten, weil sie exakter agiert, als das früher der Fall war. Dank der ebenfalls optimierten Straßenlage bereitet es jetzt sogar regelrecht Spaß, den Hilux mit reinem Heckantrieb ein bisschen flotter durch Kurven zu jagen. Dafür ist er zwar nicht wirklich gedacht, doch auch die Brem-

sen haben sich – wovon wir ebenfalls ein wenig überrascht waren – als absolut standfest erwiesen.

Also keine echten Minuspunkte beim Hilux? Aber sicher doch! Die hat er sich auch „redlich“ eingehandelt. Vor allem in Bezug auf das wenig funktionelle, weil veraltete Cockpit, dessen Bedienungsschwächen uns mitunter etwas genervt haben. Auch der Charme der neunziger Jahre hat irgendwann seine Grenzen.

Die kennt der Hilux dafür weder im Gelände noch bei seiner angestammten Zuverlässigkeit, wie sie einem Toyota eben so eigen ist. Was zugegebenermaßen erheblich mehr zählt als der Ärger über ein paar verstreut platzierte Cockpit-Schalter.

Werner R. Deutsch
(www.Auto-Kaufberatung.at)



Nostalgisch, aber bewährt: die Schaltkulisse für den Automatik-Wählhebel sowie der Schalthebel (rot markiert) fürs knorrige Verteilergetriebe



Über einen Mangel an Cupholdern kann man sich im Hilux weder vorn noch hinten beklagen (wiederum rot markiert). Ebenso wenig wie über die passablen Platzverhältnisse im Fond. Der Passagier in der Mitte muss sich jedoch mit einem Beckengurt begnügen. Alle anderen Insassen werden dagegen zusätzlich durch Kopfairbags gesichert. Übrigens: Unterhalb des Rücksitzes gibt es Raum für Pannendreieck & Co



Bei der Doppelkabine verbleibt noch eine Pritschen-Länge von 1.545 mm, die größte Breite beträgt 1.515 mm, jeweils minimal dezimiert durch die Laderaum-Wanne. Nach Mitteilung von Toyota Frey Retail kostet die versperren- und ggf. abnehmbare „Aeroklas“-Abdeckung inklusive Einbau brutto 2.028 Euro. Deren Gestänge wirkt zwar äußerst stabil, ihr Fertigungsfinish hat beim Testexemplar aber nicht restlos überzeugt

Grand Tourneo Connect – Tourneo Custom – Transit

So stark ist Ford bei den Großen!

In allen Autoklassen, die sich für Zubringer eignen, ist Ford mit neuen, bis ins Detail durchdachten Modellen dabei. Aktuell mit dem marktfrischen Tourneo Custom, der von Experten aus aller Welt zum „International Van of the Year“ gewählt wurde. Und bald mit weiteren Neuheiten, die über und unter der Custom-Baureihe angesiedelt sein werden. Ein starker Auftritt, mit dem sich Ford als idealer Partner für Gastronomie und Hotellerie empfiehlt.



Egal, ob Stadt oder Land: Der ebenso wendige wie geräumige Ford Tourneo Custom erweist sich als optimales Shuttle-Fahrzeug. Je nach Wahl stehen acht oder neun vollwertige Sitzplätze zur Verfügung
Bilder: Ford

Keine Frage: Für die Gästebeförderung repräsentiert der Ford Tourneo Custom die goldene Mitte. Und noch mehr beim Platzangebot: Wie großzügig und variabel der Neunsitzer ist, der mehr als 30 verschiedene Sitz-Konfigurationen ermöglicht, hat GASTRO schon in der Ausgabe 1-2/2013 anschaulich demonstriert. Der dickste Pluspunkt ist aber, dass die Passagiere nicht nur bequem, sondern auch sicher reisen. Vorbildlich sicher sogar! Der Maßstab dafür wird durch den ständig verschärften EuroNCAP-Crashtest gelegt, bei dem der große Ford mit dem Top-Ergebnis von fünf Sternen alle teilnehmenden Mitbewerber in die Schranken verwies.

Charakteristisch für den Tourneo Custom sind daher auch Innovationen wie das sprachgesteuerte Multimedia-System „Ford SYNC“ inklusive Notruf-Automatik. Ebenso wichtig ist der Fahrspur-Assistent mit Müdigkeitswarner, zumal

„Sekundenschlaf“ zu den häufigsten Unfallursachen gehört. Nicht missen muss man außerdem hilfreiche Goodies wie eine Rückfahrkamera oder Navi-Systeme – und schon gar nicht Praktisches wie zahlreiche Ablagen und Fächer.



An diesem Lenkrad dreht man gerne. Für einen Kleinbus lässt sich der frontgetriebene Tourneo Custom (siehe auch Bild unten rechts) überaus zielgenau und agil dirigieren. Der Schalthebel liegt perfekt zur Hand

Angetrieben wird der Tourneo Custom von einem äußerst sparsamen Diesel-Triebwerk: Der 2.2 Duratorq TDCi wird in drei Leistungsstufen mit 100, 125 oder 155 PS angeboten, wobei sich die stärkste Version im ECO-Modus mit einem Normverbrauch von 6,9 l/100 km begnügt. Dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von 177 g/km und damit dem niedrigsten in der Ein-Tonnen-Klasse! Aber nicht nur die Effizienz, auch die robuste Beschaffenheit dieses Aggregats sorgt zusammen mit den langen Wartungsintervallen (50.000 km oder zwei Jahre) für erfreulich geringe Betriebskosten.

Werner R. Deutsch
(d. textemacher KG)



Bis zu 18 Sitzplätze: Ende 2013 wird der direkte Nachfolger des Ford Transit erwartet. Der variantenreiche Riese wird mit mehreren Radständen sowie wahlweise und je nach Version mit Front-, Heck- oder Allradantrieb angeboten – später wahrscheinlich auch als extrem langes „Schulbus“-Modell



Bis zu sieben Sitzplätze: Ebenfalls gegen Jahresende rollt der kompakter dimensionierte Ford Grand Tourneo Connect an. Von ihm gibt's ein Bild mit „Durchblick“, das die beispielhafte Variabilität des Innenraums veranschaulicht



Die Custom-Langversion offeriert besonders viel Stauraum. Selbst wenn alle Plätze besetzt sind, passt noch ein „halber“ Gastgarten hinein. Das Ladevolumen beträgt stolze 922 bis 6.336 Liter