

Ford-Doppelsieg: Neuer Transit und Transit Connect gewinnen „Arctic Van Test“

Auf coole Typen ist Verlass



Die Prüfungen am Polarkreis umfassten anspruchsvolle Disziplinen: zum Beispiel eine 700 Kilometer lange Ausdauerfahrt und Kaltstarts in den frühen Morgenstunden sowie einen Slalom auf einem zu gefrorenen Flugplatz, wo der neue Transit seine Fahrwerksqualitäten unter Beweis stellen konnte (Bilder: 4x Ford, 1x WRD)

Vom letzten „Winter“ haben viele die Nase gestrichen voll: Auf Urgewalten an Schneemassen, die manche Regionen von der Außenwelt abschnitten, folgten milde Temperaturen, gegen die selbst Schneekanonen oft chancenlos waren. Doch während in heimischen Wintersport-Orten Schneemangel herrschte, haben zwei coole Typen den härtesten aller Wintertests bestanden – am finnischen Polarkreis: Transit und Transit Connect holten für Ford den ersten Doppelsieg bei der legendären „Arctic Van Challenge“.

Ein Fuhrpark-Special von Werner R. Deutsch

Jetzt ist der Frühling auch kaldermäßig eingeleitet. Bleibt zu hoffen, dass der nächste Winter seinem Namen wieder alle Ehre macht. Für eine echte Wintersaison haben sich jedenfalls zwei brandneue Ford-Modelle im finnischen Eis ganz besonders empfohlen: zum einen der klassische, auch als Personentransporter lieferbare große Transit, und zum anderen der kompaktere Transit Connect, der sich zudem mit der internationalen Auszeichnung „Van of the Year 2014“ schmücken darf. Der Transit Connect ist übrigens das Kastenwagen-Pendant zum fünfsitzigen

Tourneo Connect bzw. Grand Tourneo Connect, der auch als Siebensitzer angeboten wird. Bei der „Arctic Van Challenge“, die bereits seit 23 Jahren ausgetragen wird, handelt es sich um einen fünftägigen Vergleichstest, bei dem unter tiefwinterlichen Bedingungen und bei Temperaturen bis zu minus 50 Grad mehrere Transporter in zwei Gewichtsklassen gegeneinander antreten. Umso beachtlicher, dass Ford gleich in beiden den Sieger stellt. Kräftig Punkte gesammelt hat jeder in den Kategorien Kraftstoff-Effizienz, Lastentransport und Handling.



Eine echte Größe im Shuttle-Dienst: Die jüngste und bald verfügbare Ford-Transit-Generation ist selbstverständlich auch als Vario-Bus erhältlich. Zur Wahl stehen drei Karosserielängen mit bis zu 18 Sitzen

„Die Ford-Transporter waren die klaren Gewinner unter sehr rutschigen Bedingungen“, bestätigt Challenge-Organisator Heikki Laurrell. „Ein großer Vorteil, denn gefrorene Straßen gibt es überall. Unsere Tests bringen die Fahrzeuge im skandinavischen Winter bis

an ihre absoluten Grenzen.“ Ausgelotet wurden diese von Fachjournalisten renommierter europäischer Nutzfahrzeug-Medien. Wer ihnen dabei zusehen will: Auf YouTube findet sich unter „Arctic Van Test 2014“ ein Kurzfilm darüber.



Ganz frisch am Markt ist der 4,82 Meter lange Ford Grand Tourneo Connect. Merkmale: optimale Variabilität, perfekte Raumökonomie, extrem tiefe Ladekante und vor allem das beste Crashtest-Ergebnis seiner Klasse (nach Euro NCAP). Preis: ab 21.205 Euro inkl. 8% NoVA und 20% MwSt. für den TDCi mit 75 PS in Siebensitzer-Ausführung – natürlich vorsteuerabzugsfähig



Preiswert: VW Multivan Generation

Zukunft: VW Multivan Alltrack

Vorsprung durch Generation



Busfahren ist auch nicht mehr das, was es mal war – nämlich spartanisch. Die bewährte VW-Reihe T5 ist dafür ein treffendes Beispiel. Jetzt legt Volkswagen beim Komfort wieder nach und offeriert den Multivan als Sondermodell Generation. Netto-Startpreis: 37.788 Euro. Ein Preisvorteil von rund 3.300 Euro gegenüber dem Multivan in Comfortline-Ausstattung. Den Vorsprung einer echten Generation hat dagegen der Alltrack. Mit dieser Studie zeigt uns VW die Multivan-Zukunft.

Was dem VW California gut tat, kann auch dem VW Multivan nicht schaden: die Auflage als Sondermodell Generation, das übrigens den Multivan Life abgelöst hat. Zum Serienumfang gehören unter anderem ein Tempomat, eine 3-Zonen-Klimaanlage, eine Sitzheizung für Fahrer wie Beifahrer, das digitale Radio „RCD 310“ mit acht Lautsprechern, Multimedia-Buchsen mit iPod/iPhone oder USB, die Multifunktions-Anzeige „Premium“, Leder am Schaltknäufel und Multifunktions-Volant, das „Licht & Sicht“-Paket, ein Park-

pilot für vorn und hinten, Nebel-Scheinwerfer mit Abbiegelicht, ein Ladekantenschutz in Edelstahl sowie als Passagier-Goodie ein Dämmglas-Paket samt dunkel eingefärbten Scheiben. Die Motorenpalette des Multivan Generation umfasst drei Diesel mit 114, 140 und 180 PS sowie zwei Benziner mit 150 und 204 PS. Allrad gibt's für den 140-PS-TDI (6G-Schalter) und 180-PS-TDI (6G-Schalter oder 7G-DSG) sowie für den 204-PS-TSI (7G-DSG). Die Nettopreise bewegen sich zwischen 37.788 und 45.804 Euro, die Bruttopreise zwischen 52.175 und

Für den üppig ausgestatteten Multivan Generation, den auch neue 17-Zoll-Aluräder zieren, stehen zwölf Lackfarben zur Wahl. Bulliger und kantiger, aber unverkennbar als VW-Familienmitglied präsentiert sich die Multivan-Studie Alltrack. Wie eine neue Kreation aus der Küche, die leider noch keiner auf die Speisekarte gesetzt hat

(Bilder: 3x Volkswagen, 1x WRD)

67.872 Euro. Die Berechtigung zum Vorsteuerabzug versteht sich von selbst. Was man leider nicht weiß: ob sich auch die Serienfertigung des geländetauglichen VW Multivan Alltrack einmal „von selber versteht“. Bei seiner Weltpremiere auf dem Genfer Autosalon hat der ebenso noble wie praktische Allrad-Allrounder vom Messepublikum jedenfalls viel Zuspruch erfahren.

WUSSTEN SIE ...

... dass die Multivan-Bruttopreise seit 1. März (NoVA-Reform) bei den Diesel-Modellen zwar etwas gestiegen, bei den Benzinern aber leicht gesunken sind? So kostet bspw. die Top-Version des Multivan Generation, der 204 PS starke TSI mit Allradantrieb und 7G-DSG, inklusive 31% NoVA aktuell 67.872 Euro. Zuvor waren es 68.350 Euro. Die NoVA-Obergrenze liegt bei 32%.

... dass VW bei Kauf eines Neuwagens bis Ende 2014 verschiedene Unternehmer-Boni gewährt? 1.000 Euro beim Caddy und up! cityVan, 1.500 Euro beim Transporter, bei Bussen und beim Amarok, 2.000 Euro beim Crafter sowie 250 Euro bei „Entry“-Modellen.

... dass der große Crafter-Kombi mit bis zu neun Sitzplätzen erstmals auch als Einstiegsmodell „Entry“ angeboten wird? Beim Kalkulieren sollte man aber den Preisvorteil dem niedrigeren Unternehmer-Bonus gegenüberstellen.

... dass jedes fünfte in Europa erstmals zugelassene VW-Nutzfahrzeug über Allradantrieb, sprich 4Motion, verfügt? Der erste VW-Transporter, um den sich alles drehte, war vor knapp 30 Jahren der in Graz gebaute T3 „Synchro“.



Während der Multivan Generation (links) durch gewohnte Variabilität und hervorragenden Sitzkomfort gefällt, besticht der Multivan Alltrack mit Ideen zum „autarken Reisen“: So gibt es neben verschiebbaren Einzelsitzen eine stabile Befestigung fürs mobile Küchenmodul, in dem sich Kühlbox, Gasherd und Waschbecken samt einem Frischwassertank befinden. Es lässt sich sowohl links als auch hinter den Vordersitzen (quer zur Fahrtrichtung) platzieren



Es gibt nicht nur Menschen, denen das hektische Treiben um sie herum herzlich egal ist. Es gibt auch Fahrzeuge, die sich von automatischer Entwicklung kaum beeindrucken lassen. Der Mitsubishi L200 ist so ein Typ. Er nimmt alles gelassen und hat mit Feinheiten wie Ergonomie oder Fahrkultur nicht wirklich etwas am Hut. Doch wenn's ins Gelände geht, verwandelt sich seine Nonchalance in Souveränität. Denn überall, wo ein Rad ist, ist auch ein Pfad. Jedenfalls mit „Super Select 4WD“.

Fahrbericht Mitsubishi L200 Doppelkabine 2.5 DI-D Intense



Dem günstigen Böschungswinkel vorn und dem kurzen Radstand stehen beim Pick-up eine mittelmäßige Bodenfreiheit und ein relativ langer Hecküberhang gegenüber. Trotzdem: Ein Mitsubishi mit überlegenem „Super Select“-Antrieb kraxelt nicht mühsam, er fährt im Gelände einfach spazieren! Kleines Foto: Im März wurde dem L200 ein dezentes Facelift spendiert

Mit Rad und Pfad

Wer sich einen Pick-up zulegt, fällt auf. Nicht nur im Straßenbild, auch beim Fiskus, der dem Eigner keine NoVA abknöpfen kann. Zumindest in dieser Beziehung ging die Steuer-Debatte zu Jahresbeginn an L200-Käufern spurlos vorüber. Ansonsten sollten diese ihre Ansprüche nicht allzu hoch schrauben. Sitzergonomie? Eher bescheiden. Man thront vor einem Steuerrad mit minimaler Höhenverstellung. Wobei sich im Testexemplar das Drehrad für die Sitzkissen-Einstellung kaum bewegen ließ. Fast symptomatisch für den in Thailand gebauten L200, der nicht überall mit jener Verarbeitungsgüte aufwarten kann, die man von einem Mitsubishi gewohnt ist.

Den L200 muss man also so mögen, wie er ist – ein klassischer, robuster Geländewagen, der einem nichts übel nimmt. Umgekehrt darf man sich nicht an der traditionell hakeligen Fünfgang-Schaltung stören. Oder an der „elastischen“ Getriebeaufhängung, die sich bei jedem Kupplungsvorgang in Erinnerung ruft. Oder an der gattungstypisch indirekten Lenkung, die sich natürlich im Geländeeinsatz bewährt. Dort, wo dem Top-L200 mit „Super Select“-Allradantrieb so gut wie kein anderer Offroader auf den Fersen bleiben kann. Insgesamt verfügt Mitsubishi's tolles 4WD-System, das einst im Pajero für Furore gesorgt hat, über vier Modi: Hinterrad- und permanenter Allradantrieb für die Straße

sowie Allrad mit normaler oder kurzer Übersetzung (Geländereduktion) samt jeweils gesperrtem Mitteldifferenzial für unbefestigte Wege bis quasi zur Berggämsen-Verfolgung – selbst mit „stinknormalen“ Bridgestone-Winterpneus. Zum Naturell des L200 passt auch der raue, aber kräftige Geselle unter der Motorhaube: ein kreuzbraver 136-PS-Turbodiesel, bei dem erst ein Blick auf den Drehzahlmesser offenbart, dass man ihn meistens nur zwischen 1.000 und 1.500 Touren bewegt. Bis zur Jahresmitte hält Mitsubishi für den L200 noch etliche Aktionen parat: von der Fünfjahres-Garantie bis zu Gratis-Zubehörpaketen. Und das zu ohnehin schon amikalen Listenpreisen.

DATEN-KARTE

Motor: 16V-Vierzyl.-Turbodiesel, 2.477 ccm, Euro 5b
Leistung: 100 kW/136 PS bei 4.000/min
Drehmoment: 314 Nm bei 2.000/min
Getriebe: 5G-Schaltung, Geländereduktion
Fahrwerk: Einzelrad-Aufhängung vorn, Starrachse hinten
Bremsen: Innenbel. Scheiben vorn, Trommeln hinten, ABS mit EBD
Antrieb: Hinterrad od. Allrad perm. nutzbar ohne gesp. Mitteldiff.
Spitze: 167 km/h
Testverbrauch: 9,2 l/100 km
Normverbrauch: 7,7 l/100 km
CO₂: 204 g/km
Tankinhalt: 75 Liter
L/B/H: 5.260/1.815/1.780 mm
Radstand: 3.000 mm
Bodenfreiheit: 205 mm
Böschungswinkel: 33,4° vorn, 20,9° hinten
Rampenwinkel: 23,8°
Leergewicht: 2.000 kg
Gesamtgewicht: max. 2.850 kg
Nutzlast: max. 796 kg
Achslast vorn: max. 1.260 kg
Achslast hinten: max. 1.800 kg
Anhängelast: 2.700/750 kg (gebr./ungebr.)
Nettopreis: EUR 25.667,- exkl. 20% MwSt. (keine NoVA), vorsteuerabzugsfähig



Wer sucht, der findet: Überholte Cockpit-Layouts mit teils verstreuten Schaltern sind bei japanischen Pick-ups eher die Regel als Ausnahme. Vorteil L200: Sobald man im Verteilergetriebe rührt (Pfeil rechts), begeistert die überragende Traktion. Zum Freiwühlen aktiviert man notfalls das hintere Sperrdifferenzial (Pfeil links)



Nach bewährter DoKa-Sitte: aufgeräumtes Werkzeug hinter der Fondbank. Angenehm: Bei den gehobenen L200-Ausführungen verfügen alle Fenster über eine One-touch-Funktion – auch die versenkbare Heckscheibe

Mercedes

Neue V-Klasse ist im Anrollen

Ende Mai startet Mercedes mit der neuen V-Klasse, die vorerst in der langen Version (5,14 m) lieferbar ist. Die kompakte und extralange folgt später. Zu den Komfort-Innovationen der Stuttgarter Großraum-Limousine gehören eine 4-Wege-Lordosenstütze samt aktiver Sitzbelüftung für Fahrer wie Beifahrer und eine Klima-Automatik mit drei Belüftungsmodi. In der Avantgarde-Ausstattung serienmäßig ist eine separat zu öffnende Heckscheibe. Die Heckklappe lässt sich optional auch elektrisch bedienen und dabei in jeder Position anhalten.

Eine neue Dimension an Variabilität versprechen zahlreiche Sitz- und Ladekonfigurationen. Außerdem gibt es elf, zumeist erstmals in diesem Segment erhältliche Assistenzsysteme. Aufpreisfrei ist der Seitenwind-Assistent, wie man ihn vom Sprinter kennt. Optionales Highlight bei der V-Klasse mit 7G-Automatik ist „Agility Select“ mit vier Fahrprogrammen (ökonomisch, komfortabel, sportlich und manuell), während man mit „Agility Control“ über ein Fahrwerk mit selektiver Anpassung des Dämpfungssystems an die Fahrbahn-Beschaffenheit verfügt.



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.

Skoda

Octavia Scout: Starkes Stück!



Im Vergleich zu seinen „Asphalt-Brüdern“ verfügt der nur als Combi erhältliche Octavia Scout über 33 mm mehr Bodenfreiheit. Die augenscheinlich pflegeleichteren 17-Zoll-Alus mit fetteren Pneu gehören ebenso zum Serienumfang wie der Rundum-Schutz (Bild: Skoda)

Das Warten auf die zweite Generation des Skoda Octavia Scout hat bald ein Ende. Für September ist das Marktdebüt des universellen Allradlers geplant.

Die 4x4 Version des aktuellen Octavia gibt es schon eine Weile. Doch wer an jener 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-

ergerät dieses Systems errechnet für die Hinterachse permanent das ideale Antriebsmoment. Dabei soll dank einer vom Fahrzustand abhängigen Vorsteuerung ein Traktionsverlust so gut wie ausgeschlossen sein. Im Schub oder bei geringer Last erfolgt der 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)

