

Neue Modelle wie zugeschnitten auf Gastronomie und Hotellerie

# VW & Co. machen Gusto auf frische Allrounder



Das wird ein heißer Sommer für unsere Branche. Jedenfalls dort, wo eine Erneuerung des Fuhrparks bevorsteht.

Ab Juni führt der VW-Konzern nämlich eine Menge neuer Modelle ein, die fast jeden Einsatzbedarf in der Gastronomie und Hotellerie abdecken. Dazu zählen das Allrad-Siebensitzer-SUV Audi Q7, die überarbeiteten Siebensitzer-Vans Seat Alhambra und VW Sharan, die (t)raumhafte Shuttle-Limousine Skoda Superb und der universelle VW Caddy Maxi. Gegenüber ihren Vorgängern wurden die Newcomer großteils deutlich verbessert, berichtet Werner R. Deutsch.



Ab Ende Juni dürfte die Neuauflage von VW Caddy (kl. Foto) und Caddy Maxi lieferbar sein. Der Vorverkauf hat mittlerweile begonnen. Neu gestaltet wurden Bug und Heck sowie Scheinwerfer und Rückleuchten. Wie bisher sind auch die Newcomer entweder mit maximal sieben Sitzen oder als Kastenwagen verfügbar, der bis zu 4.700 Liter fasst (Bilder: VW)

Vom Kleinstwagen bis zum 1.000-PS-Straßenboliden: Kein anderer Autoproduzent außer dem VW-Konzern ist auf dem gesamten Weltmarkt mit so vielen Marken in so vielen Fahrzeug-Segmenten vertreten. Daher kann auch kein anderer auf ein so umfassendes Reservoir an technischem Know-how zurückgreifen. Genau das spiegelt

sich in den Neuheiten wider. Zwei Beispiele nur: Mehr Assistenzsysteme als im Audi Q7 sind derzeit bei keinem anderen Serienauto verfügbar. Und auch die Assistenzsysteme der vierten Caddy-Generation suchen laut Volkswagen „ihresgleichen bei Stadtlieferwagen“. Bleiben wir gleich beim Allrounder par excellence, dem Caddy

Maxi. Ersten Hersteller-Infos zufolge blieb das großzügige Raumangebot gegenüber dem Vorgängermodell so gut wie identisch: Der Stauraum beim Siebensitzer beträgt nach wie vor 530 Liter. Baut man die variablen Fondsitze aus, ergibt sich ein Ladevolumen von satten 3.880 Litern, um 850 mehr als beim „kurzen“ Caddy.

**Last-minute-Infos!**

- 218-PS-TDI ab € 63.900,-
- 272-PS-TDI ab € 67.900,-
- 333-PS-TFSI ab € 74.900,-



Mit dem Marktstart des Audi Q7 ist im Frühsommer zu rechnen. Später folgen die Top-Spritverwerter: zum einen der e-tron mit 373 PS Systemleistung und aufschlussreicher Instrumentierung (Fotos) als weltweit erster Plug-in-Hybrid mit Sechszylinder-Diesel und Allradantrieb, zum anderen der V6-TDI mit 218 PS als sparsamster Q7 mit Verbrennungsmotor (Bilder: Audi)

Der Clou ist, wie erwähnt, das Plus an Sicherheits-Goodies. So sind beim Caddy sowohl Abstandswarner samt City-Notbremsfunktion als auch Multikollisionsbremse serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt's den Fernlicht-Assistenten, die Müdigkeitserkennung, die automatische Distanzregelung und den Parklenk-Assistenten. Weitere empfehlenswerte Optionen: Seiten- und Curtain-Airbags sowie die Frontscheiben-Heizung.

Das Triebwerksprogramm wurde ebenso wie bei allen anderen neuen Konzern-Modellen auf den aktuellsten Stand gebracht, wozu man sich der effizienten EU-6-Aggregate aus dem VW-Regal bedienen konnte. So stehen für den Caddy Maxi ein Zweiliter-Diesel mit drei Leistungsstufen von 102 bis 150 PS, zwei Benziner mit 102 und 125 PS sowie ein Erdgas-Motor mit 110 PS zur Wahl. Je nach Maschine kann man auch eine DSG-Automatik und/oder Allradantrieb ordern.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll es den Caddy außerdem in einer offro-



**Die Markteinführung des runderneuerten VW Sharan erfolgt im Juli, der baugleiche Seat Alhambra wird nach der Frischzellenkur ein bis zwei Monate später erwartet (Bild: Volkswagen)**

ad-tauglichen Alltrack-Version geben, wie sie auch bei den Variant-Modellen von Golf und Passat im Angebot ist. Bei Skoda kennt man diese höhergelegten Allrad-Kombis als Octavia Scout, bei Seat als Leon X-Peformance. Aber das nur nebenbei.

### Abgespeckter Bulle

Das wichtigste Modell für alpine Fremdenverkehrsregionen ist klarerweise der neue Audi Q7, dem gegenüber dem Vorgänger bis zu 325 kg abtrainiert wurden! So wiegt der Offroad-Koloss mit dem 3.0 V6-TDI in Serienausrüstung genau 1.995 kg, womit er der Leichteste seiner Klasse ist. Trotzdem konnte der Norm-Mix für

das 272 PS starke Dieselmotiv vorbildliche 5,7 l/100 km gesenkt werden. Ebenso keine Blöße gibt sich der noch leichtere 3.0 V6-TFSI: Das 333 PS starke Benzinaggregat begnügt sich im „nackten“ Q7 (1.970 kg) mit genormten 7,7 l/100 km. Damit wurde der Q7-Spritdurst um 23% (TDI) bzw. 28% (TFSI) gezügelt.

Ein weiterer „Durstlöcher“ ist die neu entwickelte 8G-Automatik mit Freilauffunktion, wobei ein neues Dämpfungssystem die Möglichkeit bietet, Audis SUV-Flaggschiff locker unter 1.000 Touren zu bewegen. Damit nicht genug: Der prädiktive Effizienz-Assistent hat das Zeug, den Verbrauch auf Landstraßen um weitere

10% zu reduzieren. Dazu nutzt er die Streckendaten des Navi-Systems und macht in weiser Voraussicht darauf aufmerksam, wann und wo der Fahrer vom Gas gehen sollte.

Ökonomie bestimmt außerdem das Raumangebot: Trotz reduzierter Länge (5,05 m bzw. –37 mm) und Breite (1,97 m

bzw. –15 mm) sowie einer fast unveränderten Höhe von 1,74 m (mit Stahl-, nicht optionaler Luftfederung) offeriert der neue Q7 mehr Bein- und Kopffreiheit. Und das sowohl mit fünf als auch sieben Sitzen. Aus dem Vollen schöpfen können künftige Q7-Eigner auch bei den Assistenzsystemen. Zu deren Neuheiten gehört, dass bei Querverkehr und beim Aussteigen vor anderen Fahrzeugen gewarnt wird, sowie der vom VW Passat bekannte Anhänger-Assistent. Ebenfalls der Rede wert sind die aufwändige (und zugfreie) Klimatisierung, das Virtual Cockpit à la Audi TT und die vereinfachte MMI-Bedienung.



www.vw-nutzfahrzeuge.at

## Der neue Caddy. Ab sofort bestellbar.

Symbolfoto. Verbrauch: 3,8 – 6,5 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission: 99 – 171 g/km (Vorläufige Werte).



Nutzfahrzeuge

Neuer Ford S-Max: Sportkanone mit sieben Sitzen

# Strammer Max

Ford-Freunde, für die Fahrspaß über Vorsteuerabzug rangiert, sollten sich einmal gedanklich vom Galaxy trennen. Grund: Der neue S-Max mit bis zu sieben Sitzen verspricht tatsächlich noch mehr Fahrdynamik als das aktuelle Modell. Unter anderem dank erstmals verfügbarem Allradantriebs und einer adaptiven Lenkung mit optimiertem Ansprechverhalten.



Der „annektierte“ Aston Martin-Grill macht den S-Max endgültig zum Feschak aller Vans. Die dynamisch agierenden LED-Scheinwerfer sorgen für blendfreies Fernlicht und optisch dynamische LED-Rückleuchten für den krönenden Abschluss. Basisbenziner ist nach wie vor ein 160 PS starkes EcoBoost-Aggregat, das sich nun aber mit weniger Hubraum (1,5 statt 1,6 Liter) begnügt



Im Cockpit simulieren virtuelle Instrumente die Tacho- und Tourenanzeige. Auf der Mittelkonsole hält sich die Anzahl der Schalter in Grenzen, weil manche Funktionen über den Touchscreen abgerufen werden (Bilder: Ford)

Ab September soll die zweite Generation des S-Max bei den heimischen Ford-Händlern stehen. Voraussichtlich, denn offizielle Informationen und Preise

gab Ford Austria leider erst nach Redaktionsschluss bekannt. So gut wie fix dürfte aber die neue Motorenpalette sein, die wieder zwei EcoBoost-Benziner mit 160

PS und 240 PS umfasst, wogegen sich das Leistungsspektrum der Turbodiesel nun über 120, 150 und 180 PS erstreckt. Top-Diesel ist ein BiTurbo, der 210 PS entwickelt.

Die „PowerShift“-Automatik (Doppelkupplung) wird nur dem jeweils schwächsten Otto- und Diesel-Triebwerk verwehrt, der erstmalige 4x4-Antrieb ist anscheinend den stär-



**Mercedes-News:** Noch bis 30. April gibt es Sonderkonditionen für Transporter und V-Klasse-Modelle. So erhält man z.B. eine V-Klasse 200 CDI Kompakt ab netto 46.942 Euro mit einem zusätzlichen Finanzierungs- und Servicevertrags-Bonus von 1.440 Euro sowie bis zu 20% Safety-Bonus auf Haftpflicht- und Vollkasko-Versicherung bei Einbau von Assistenzsystemen (Bild: Mercedes-Benz)



**Mitsubishi-News:** Im Sommer kommt der brandneue L200. Der Pickup glänzt mit einem drehmomentstarken Diesel, der 154 oder 181 PS leistet, mit guter Aerodynamik, reduzierten CO<sub>2</sub>-Werten, neuer 6G-Schaltung und 5G-Automatik, natürlich „Super Select 4WD“, erhöhter Karosserie-Steifigkeit, optimiertem Fahrwerk, kleinem Wendekreis, Bi-Xenon-Scheinwerfern, Spurhalte-Assistent, Anhängerstabilisierung, Fahrer- und Beifahrer-Airbag u.v.m. (Bild: Mitsubishi)

keren Selbstzündern vorbehalten. Definitiv immer an Bord wird künftig ein Start-Stopp-System sein.

Was Ford schon früher verriet: Die optionale Siebensitzer-Variante des S-Max erlaubt zwar unverändert 32 Sitzkonfigurationen. Doch erstmals in dieser Klasse gibt es auch für die zweite und dritte Sitzreihe ein Easy-Fold-System. Sprich: Die Fondsitze lassen sich per Knopfdruck einzeln flach umlegen. Außerdem sind die Rückenlehnen dünner konstruiert, wodurch sich der Fußraum hinten vergrößert hat. Zusätzlich sorgt eine separat regelbare Heizung für individuelles Klima im Fond.

Bemüht hat sich Ford überdies beim Thema Ablagen und verspricht die „meisten und vielfältigsten Lösungen“ dieses Segments. In diesem verfügt der S-Max auch als erstes Modell, so betont man, über beheiz- und kühlbare Multi-kontursitze inklusive Massagefunktion – optional, wie anzunehmen. Ebenso wie die Memory-Funktion, die sogar die axiale wie vertikale Lenksäulenverstellung mit einbezieht. Quasi zum Drüberstreu-

en kann nunmehr auch ein beheizbares Lenkrad geordert werden.

Dem Fahrspaß zuträglich ist vor allem, dass der Neo-Van – als erstes Ford-Modell für Europa – ein adaptives Lenksystem besitzt. Dieses passt die Übersetzung variabel der jeweiligen Geschwindigkeit an, wodurch ein sehr direktes Ansprechverhalten erzielt werden soll. Ebenfalls erstmals verfügbar beim S-Max: Seiten-Airbags für die zweite Sitzreihe sowie eine Sensorsteuerung für die Heckklappe, worunter wohl deren automatisches Öffnen durch eine Fußbewegung unterm Stoßfänger zu verstehen ist.

Und natürlich lässt sich Ford auch bei den Assistenzsystemen nicht lumpen, die etwa der Kollisionsvermeidung bzw. -milderung dienen sowie alle denkbaren Park- bzw. Rangiermanöver erleichtern. Sehr hilfreich zudem: Bei schlecht einsehbar Kreuzungen liefert eine zweigeteilte Frontkamera einen 180-Grad-Blick. Schöne Aussichten also für zukünftige Besitzer eines neuen S-Max.

**Werner R. Deutsch**

(www.Auto-Kaufberatung.at)

## Wer hat Angst vor vernetzten Autos?

Manche haben ein bisschen Spundus vor der „schönen neuen Autowelt“. Am ehesten die ältere Autofahrer-Generation, zu der auch der Autor dieser Zeilen gehört. Dabei hat die Autozukunft schon vor einer „Ewigkeit“ begonnen. Seit dem Einzug der Elektronik. Mittlerweile dreht sich alles ums neue Modewort „Connected“ und damit ums vernetzte Auto. In dem finden sich Features, die für die einen unverzichtbar, für die anderen dagegen eine Herausforderung sind. Abgesehen von hilfreichen Assistenzsystemen, versteht sich. Vielfahrer wollen heute jedenfalls weder dienstbare Navis mit Echtzeit-Infos noch feinstes Online-Entertainment missen. Und auch das „klassische“ Surfen im Internet wird immer beliebter. All das natürlich während der Fahrt, was – sofern's an intuitiver Bedienbarkeit mangelt – die wachsende Gefahr der Ablenkung in sich birgt. Verboten am Steuer ist ja nur das Telefonieren mit dem Handy ohne Freisprechanlage.

Da wird sich der Gesetzgeber wohl bald etwas einfallen lassen müssen. Zumal eine weltweite Studie des Marktforschers McKinsey besagt, dass mittlerweile 20 Prozent der Autokäufer ihrer Marke untreu werden würden, könnten sie dadurch bessere Connectivity-Angebote nutzen. Unter den „Kilometerfressern“ wären aus diesem

Grund sogar 40 Prozent zu einem Markenwechsel bereit. Der Trend zum komplett vernetzten Auto geht daher unaufhaltsam weiter. Wobei moderne Assistenzsysteme, die uns vor Fahrfehlern warnen oder sogar korrigierend eingreifen, nur mehr eine Art Zwischenlösung auf dem Weg zum völlig autonomen Fahren sind. Und bis diese Revolution zur Serienreife gelangt, könnten nach der Vorstellung führender Autohersteller nur noch rund zehn Jahre vergehen.

Eine Entwicklung, die McKinsey in seiner jüngsten Studie nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrach-



**Audi-Boss Rupert Stadler:** „Das Auto der Zukunft wird mit dem Umfeld, mit der Verkehrsinfrastruktur und der Welt des Internets vernetzt sein“  
(Bild: Audi)

tet: „Jede zusätzliche Minute im Auto, in der die Menschen ungestört mobil im Internet surfen, bietet weltweit ein Umsatz-Potenzial von fünf Milliarden Euro jährlich!“ Warum auch nicht? Im Stop-and-go-Verkehr kann man seine Zeit sinnvoller verbringen, als sich aufs meterweise Weiterfahren zu konzentrieren. Doch das selbstfahrende Auto soll ja vor allem dazu dienen, menschliches Versagen auszuschließen und dadurch die Unfallzahlen drastisch zu senken. Deutschlands bekanntester Autoexperte, Prof. Ferdinand Dudenhöffer, sieht dem autonomen Fahren im vernetzten Auto allerdings mit gemischten Gefühlen entgegen: „Gelingt ein



Schon im August 2013 demonstrierte Mercedes, dass „mithilfe seriennaher Technik“ autonomes Fahren im Überland- und Stadtverkehr(!) möglich ist (Bild: Mercedes-Benz)

Hackerangriff, ist das nicht nur ärgerlich, sondern kann tragisch enden.“ Um Autofahrer davor zu schützen, müsste die Autoindustrie die neue Innovation mit größter Sorgfalt einsetzen, meint Dudenhöffer sinngemäß und erinnert an die USA, „wo im Vorjahr 16 Millionen Autos verkauft wurden, aber 63 Millionen von Rückrufaktionen betroffen waren“. Nachsatz: „Auch wenn es sich dabei größtenteils um mechanische Probleme gehandelt hat.“

Was uns die Autotechnologie von morgen auch immer beschert – es wird eine umwälzende sein. WRD



**Honda-News:** Schon eine Probefahrt mit dem aufgefrischten CR-V samt innovativer Neungang-Automatik gemacht? Zum Einsatz kommt sie beim ebenso neuen 1,6-Liter-Diesel, dem die Japaner 160 PS und 350 Nm entlocken. Der hypermoderne Selbstzünder ersetzt den 2,2-Liter-Diesel mit 150 PS, dem er im Normzyklus um bis zu 20% bessere Emissionswerte voraus hat. Bruttopreis: ab 37.995 Euro  
(Bild: Honda)