



Elegante Kombis im Praxistest

Den Chef im Focus

Auf den Focus hätte keiner gewettet. Aber er bewegte sich geradlinig und schnörkellos durch den Alltag des SHK-Handwerks. Und so kam es denn, daß das Raumschiff aus Köln den Passat und die Mercedes-Flotte auf die Plätze verwies. Am anderen Ende der Skala fand sich nach mehreren Monaten Praxistest der Renault Megane. Kein schlechtes Fahrzeug. Alles in allem hinkt er aber den anderen immer einen Schritt hinterher.



**Klein aber fein:
Audi's A2**



**Raumschiff:
Chrysler Grand
Voyager**



**Erstaunlicher
Laderaum:
Citroën Xsara
Picasso**

Jeweils mindestens eine Woche fuhren 21 Kombi-Fahrzeuge im Handwerker-Einsatz. Viele tausend Kilometer sauste das Testteam im Dienste eines objektiven Ergebnisses durch deutsche Lande. Selbst Geschäftsbesuche in den Niederlanden und Italien wurden mit den Fahrzeugen abgewickelt. Gleich ob mit Ware beladen oder mit Personen besetzt – die Kombi-Flotte spulte ein Riesenpensum ab. Bevorzugt wurden für diesen Test europäische Fahrzeuge. Auch wenn sich mit dem Daimler-Chrysler ein Deutsch-Amerikaner ins Feld mogelte. Und auch noch einen Platz im Mittelfeld erreichte. Das Angebot aus Fernost wurde bewußt außer Acht gelassen, da es sicherlich den Rahmen gesprengt hätte. Die Asien-Armada wird demnächst in gesonderten Tests ihr Bestes geben. Außerdem finden sich in der Schar der Testfahrzeuge neben dem Grand Voyager vier weitere Fahrzeuge, die im SHK-Einsatz noch nicht alltäglich sind. Dabei überraschte der Audi A2, der genügsam über die Straßen schnurte und im Ein-Personen-Betrieb mit dann ausreichendem Stauraum eine interessante Alternative darstellt.

Audi A2

Der A2 ist die Lifestylevariante des Einsteigerfahrzeuges für den Meister. Das Ambiente zeigt die typisch coole Audi-Atmosphäre in sehr guter Verarbeitungsqualität, die allerdings wenig heimelige Vertrautheit aufkommen läßt. Das Fahrzeug wirkt stets unterkühlt und geschäftsmäßig. Der 1,4-Liter-Motor treibt das kleine Fahrzeug gut voran. Bei humaner Fahrweise ist das Auto



Kleines Gepäckabteil mit sechs Sitzplätzen: Fiat Multipla

sehr sparsam. Beim Bleifuß-Einsatz erreicht der Audi auf der Autobahn schon mal die 180-km/h-Marke auf dem Tacho. Gerät dieses zum Dauerzustand, kann man aber zusehen, wie sich die Nadel der Tankanzeige rasend schnell zum Nullstand bewegt. Die Geräuschkulisse ist angenehm – eher so wie in aufwendigeren Mittelklassefahrzeugen. Die Beladungsmöglichkeit ist auch bei von der Rücksitzbank befreitem Laderaum begrenzt, reicht aber für den typischen Meistereinsatz aus. Vorausgesetzt, daß nicht Mengen an Waren mitgenommen werden müssen. Der Transport von weiteren Fahr Gästen im Fahrzeugheck bzw. im Fond ge-

staltet sich als unangenehm, weil großen Personen im Volant hinten gerade einmal fünf Zentimeter für die Beinfreiheit bleiben. Das Imponierendste am Testfahrzeug war der Preis von rund 15 000 € der sicher viele potentielle Kunden animieren wird, den A2 im Tagesbetrieb zu fahren.

Chrysler Voyager

Das Schiff unter den Testfahrzeugen protzte mit einer Länge von über fünf Metern und bot dementsprechend Platz in Hülle und Fülle. Mit herausgenommener dritter Sitzreihe steht hier ein Stauraum fast wie in einem Lieferwagen zur Verfügung. Leider sind die Sitze derartig schwer, daß das Entfernen schon einen Kraftakt bedeutet. Trotzdem ist die Mechanik dafür recht einfach zu bedienen. Nach kurzer Eingewöhnungszeit war der Bedienhebel für die Automatik am Lenkrad sehr gut zu nutzen. Auch die übrigen Hebel und Schalter waren sehr schnell eingängig. Da die Klimatisierung bis in den Heckbereich reicht, ist bei hohen sommerlichen Temperaturen kältebedürftige Verpflegung im Heckraum gut mitzuführen. Die 3,3-Liter-Maschine des Voyager ist nicht besonders durchzugsstark, hat allerdings auch viel Last mit dem schweren Fahrzeug zu schleppen. Selbiges ist dadurch nicht schnell, verbraucht aber viel. Die Lenkung ist etwas amerikanisch schwammig. Ein Umstand, der auch auf die Bremsen zutrifft. Die Sitze sind recht bequem, aber etwas zu kurz und zu schmal. Alles in allem ist der Chrysler Voyager sehr gut geeignet bei großvolumigen Transporten. Hier stellt sich allerdings die Frage, ob der Aufwand



Überraschungssieger: Ford Focus

Hersteller/Fahrzeugtyp	Audi A2 1.4 TDI	Chrysler Grand Voyager	Citroën Xsara Picasso 2.0 Hdi	Fiat Multipla JTD 105 ELX	Ford Focus Trend	Ford Mondeo Trend	Lancia Lybra SW 1.9 JTD LX	Mercedes C 270 T CDI
Motor	Diesel	Otto	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
kW (PS)	55	128	66	81	85	66	81	125
Höchstgeschwindigkeit km/h	173	179	175	173	196	177	187	224
Hubraum cm³	1422	3301	1997	1910	1753	1998	1910	2685
Getriebe	5-Gang	Automatik	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	6-Gang
Bremsen vorne	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Trommel	Scheiben	Trommel	Trommel	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
ABS	×	×	×	×	×	×	×	×
Länge mm	3821	5094	4276	3994	4438	4804	4466	4541
Breite mm	1677	1997	1751	1871	1702	1812	1743	1728
Höhe mm	1513	1803	1637	1695	1420	1441	1470	1466
Radstand mm	2405	3030	2760	2666	2615	2754	2593	2715
Verbrauch Stadt l/100	5,6	17,3	7	8	6,8	8,2	8,4	9,7
Verbrauch bei 90 km/h l/100	3,5	9,9	4,6	5,5	4,1	4,6	4,8	5,6
Verbrauch Ø l/100	4,3	12,7	5,5	6,4	5,1	5,9	6,1	7,1
Preis ca. € netto ohne MwSt.	15 000	37 000	18 000	18 000	17 000	18 000	21 000	29 000

von Anschaffung und Unterhalt dem Nutzen positiv gegenüber steht.

Citroën Xsara Picasso

Der Picasso ist nicht unbedingt ein typisches SHK-Fahrzeug. Doch er ist extrem geräumig. Die hintere Sitzbank bzw. die Einzelsitze lassen sich auch einzeln sehr leicht herausnehmen, denn der Mechanismus ist sehr einfach zu bedienen. Die Ladekante ist optimal. Schlecht ist, daß kleine Teile durch die Lücken der Vordersitze beim Bremsen

schon mal nach vorne geraten. Der Xsara Picasso ist alles in allem ein sehr angenehmes Fahrzeug, läßt sich ruhig fahren, ist typisch französisch weich bis in die Sitze hinein. Dennoch fehlt der rechte Seitenhalt. Die Armauflagen in der Mitte an den Vordersitzen sind etwas filigran ausgefallen. Das leicht zerklüftete Armaturenbrett wird, typisch Citroën, von dem in der Mitte befindlichen Digitaltacho dominiert. Dieser beinhaltet eine Vielzahl nützlicher Informationen, ist aber schwer einsehbar. Die weit nach vorne gezogene Scheibe im Van-Stil läßt sich, ebenso wie die Armaturen-

abdeckung, schwer bis zur vorderen Spitze reinigen. Die Übersichtlichkeit zur Straße ist recht gut. Allerdings ist das vordere Ende des Fahrzeuges nicht exakt zu erkennen. Die Ablagemöglichkeiten im Xsara sind vielfältig, bis hin zu den Fächern mit Deckel im Boden der Vorder- und Rücksitze. Deren Verstellmöglichkeit ist ausreichend. Der Motor ist gut geräuschgedämmt und als Diesel spritzig und angenehm zu fahren. Die Bremsen sind ausreichend und der Verbrauch des Xsara Picasso ist sehr niedrig. Somit ist das Fahrzeug für den SHK-Einsatz eine ungewöhnliche aber reizvolle Alternative.



Avantgarde für Individualisten: Lancia Lybra



Frachtriene: Mercedes-Benz E 220CDI

Mercedes E 220 T CDI	Mercedes C 200 T CDI	Opel Vectra 2,2 DTI	Opel Astra 1,7 DTI	Peugeot 406 Break 2.0 HDI	Renault Megane 1,9dCi	Seat Alhambra 1,9 TDI	Skoda Octavia 1,9 TDI	Skoda Fabia 1,9 TDI-PD	Volkswagen Golf Variant 1,9 L
Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
105	85	92	55	80	75	85	81	74	96
205	196	200	165	185	185	181	191	187	205
2148	2148	2172	1686	1997	1870	1896	1896	1896	1896
6-Gang	6-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	5-Gang	6-Gang	5-Gang	5-Gang	6-Gang
Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Trommel	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
4839	4541	4490	4288	4740	4437	4635	4513	4222	4394
1799	1728	1707	1709	1760	1698	1810	1731	1646	1735
1477	1465	1490	1510	1455	1420	1707	1457	1452	1485
2833	2715	2637	2611	2700	2580	2841	2500	2462	2515
9,1	8,9	8,7	6,2	7,6	7,2	8,3	6,6–6,9	6,4–6,5	7,1–7,2
5,5	5,4	5,1	4,1	4,8	4,4	5,2	4,1–4,4	4,0–4,1	4,5–4,6
6,8	6,7	6,4	4,9	5,8	5,4	6,3	5,0–5,3	4,9–5,0	5,4–5,5
31 000	21 000	21 000	15 000	20 000	15 000	26 000	18 000	15 000	18 000

Fiat Multipla

Das Gesicht in der Menge der Kombinationsfahrzeuge stellt den kleinen Schritt über das Notwendige hinaus dar. Mit serienmäßig sechs Sitzen bietet der knubbelige Italiener zwar dem halben Betrieb ein Plätzchen mit begrenzter Armfreiheit, der normale Beladungszustand ist aber minimal. Ganz anders wird es, wenn der mittlere vordere Sitz und die drei hinteren entfernt werden. Dann wächst der Multipla zu seiner wahren Größe. Und sein Chauffeur kann sogar durch die Mitte nach hinten durchsteigen. Was dem Kopf nicht immer

gut tut. Mitten im Enterprise-Cockpit mit umsetzbarem Navigations-Bildschirm sitzt der Schaltknüppel. Mit dem rührt man wie mit dem Kochlöffel in einem zu großen Topf. Der Zwei-Liter-Diesel zieht gut durch und die Endgeschwindigkeit von gut 170 km/h ist mehr als ausreichend.

Ford Focus

Was soll man zu dem Testsieger groß erzählen? Er war nach Ansicht aller Tester das ausgewogenste Fahrzeug im Feld der Diesel-Kombis. Nur das begrenzte Rauman-

gebot für die Heckpassagiere ließ ein sehr gut mit Sternchen nicht zu. Das Gefährt aus der Rhein-Metropole kann wirklich als gelungen bezeichnet werden. Ohne zu murren schnurrte er brav seine Kilometer runter. Und selbst beim Tanken glänzten seinen Fahrern die Augen. Knapp sechseinhalb Liter schonen das Fahrzeugbudget.

Ford Mondeo

Auch wenn ihn sein kleiner Bruder ins gehobene Mittelfeld verweist, ist der Mondeo kein schlechtes Angebot. Vor allem sein



Vertrautes Gesicht ohne Esprit: Opel Astra



Weicher Franzose: Peugeot 406



Unscheinbarer Letzter: Renault Megane



Van mit Aber: Seat Alhambra

schwächerer Motor in Verbindung mit dem höheren Gewicht gaben ihm das Nachsehen. Die Fahreigenschaften des Mondeo sind ebenso hervorragend wie die des Focus. Doch Fahrkomfort und Karosserieangebot beurteilte das Testteam deutlich schlechter. Für knapp 18 000 € bleibt das weltweit meist verkaufte Fahrzeug aber auch für den Installateurmeister ein attraktives Fahrzeug.

Lancia Lybra

Der feine Italiener sieht immer so aus als wolle er mit seinem Armani-Outfit zum Yuppie-Treff und nicht zum Arbeitseinsatz. Edel auch die Innenausstattung mit Alcantara-Sitzbezügen, die aber den schlechten Seitenhalt der Frontsessel nicht verdecken können. Dafür sind sie durchaus bequem beim Gleiten auf geraden Bahnen. Im Stadtverkehr machen sich die hohen Bedienkräfte der Pedale bemerkbar. Nach einem langen Tag tun dem Fahrer schon die Beine weh. Auch die Augen schmerzen dann, weil die nicht blendfreien Instrumente die Ablesbarkeit einschränken. Der Lybra bleibt ein Fahrzeug für Individualisten

Mercedes-Benz C 200 T CDI und C 270 T CDI

Beide Wagen sind rundherum komfortabel ausgestattet. Eben typisch Mercedes. Die Sitze sind absolut bequem und leicht einstellbar. Durch die elektrische Bedienung und die – leider nur gegen einen saftigen

Aufpreis erhältliche – Memory-Funktion, lassen sie sich immer wieder in drei verschiedene Positionen zurückstellen. Am Multifunktionslenkrad können über einfache Bedienknöpfe verschiedenste Funktionen ausgeführt werden. Das Platzangebot ist auf den vorderen Sitzen optimal. Groß gewachsene Fondspassagiere könnten Probleme bekommen, wenn der Fahrer- oder Beifahrersitz bis nach hinten zurückgestellt sind. Heckklappe geht hoch genug auf, daß auch größere Menschen darunter stehen können. Unterhalb der Laderaumabdeckung befindet sich ein weiteres Fach mit einem Tragekorb zum Transportieren von Lasten. Optional kann dort auch das Reserverad untergebracht werden. Serienmäßig ist aber keines vorhanden. Statt dessen gibt es ein Reparaturset für den defekten Reifen. Was nach Aussage der Mercedes-Experten durchaus ausreichend sein soll.

Beide Fahrzeuge überzeugen durch guten Geradeauslauf. Die Lenkung ist leichtgängig durch die serienmäßige Servounterstützung und die Bremsen sind gut für die Fahrleistung dimensioniert. Die 200-CDI-Maschine ist etwas lahm und läßt sich aus den großen Gängen schlecht beschleunigen. Allerdings erreicht das Fahrzeug eine moderate Reisegeschwindigkeit von 190 km/h auf dem Tacho. Im Stadtbereich läßt es sich mit dem neuen 6-Ganggetriebe sehr leicht und exakt schalten. Mit 7,4 bzw. 7,2 Litern Diesel auf 100 km ist das Fahrzeug genügsam. Optimaler empfanden alle Tester den 270 CDI, der mit rasantem Tempo über die Autobahnen zu lenken war. Es überraschte, daß dieses Fahrzeug nur den dritten Platz im Test erreicht hat. Alles in allem machten beide Fahrzeuge einen optimalen Eindruck, wäre da nicht der hohe Einstandspreis, der allerdings wieder durch viele mercedestypische Details, die bei anderen Fahrzeugen erst gar nicht lieferbar sind, ausgeglichen wird. Beide sind service-

freundlich und die Kosten in den Mercedeswerkstätten moderat. Vergleiche zeigen, daß die Fahrzeugwartung, wie häufig angenommen, in freien Tankstellen oder Reparaturbetrieben erheblich teurer ist.

Mercedes-Benz E 220 T CDI

Der Mercedes E 220 CDI als T-Modell hält, was sein hoher Anschaffungspreis verspricht. Im Fahrzeug fühlten wir uns auf Antrieb wohl. Die grundsolide Verarbeitung ließ nie unangenehme Gefühle aufkommen. Zwar neigt sich der Lebenszyklus des T-Modells seinem Ende zu (2003 kommt der Nachfolger), jedoch wirkt das Fahrzeug keineswegs altbacken. Hier bewährt sich das zeitlose Konzept der Schwaben, das sich in einem hohen Wiederverkaufswert widerspiegelt. Die 220-CDI-Maschine ist nicht spritzig, treibt aber den 1,8-Tonner recht gut voran. Bei kommoder Fahrweise erreichten wir einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 Litern. Bei forschem Autobahntempo haben wir auch schon mal die 12-Liter-Marke überschritten. Die Bremsanlage kam jederzeit problemlos mit der Masse des Fahrzeugs zurecht. Die Innenausstattung ist gediegen und übersichtlich. Ein paar Ablageflächen mehr wären wünschenswert. Der Tacho ist klar ablesbar, auch in der Dunkelheit. Die Bedientasten des Lenkrades erleichtern einige Funktionen, wie z.B. die Lautstärkeregelung des Radios oder die Speicherwahl aus dem Telefon. Das Fahrzeug war mit der serienmäßigen Klimaanlage

Bewertung nach dem Schulnotensystem	Karosserie	Fahrkomfort	Antrieb	Fahreigenschaften	Summe
Audi A2	1,7	1,9	2,4	1,0	1,7
Chrysler Grand Voyager	1,1	1,3	2,6	3,0	2,0
Citroën Xsara Picasso	2,2	2,3	3,0	2,7	2,5
Fiat Multipla	2,1	2,5	2,2	1,7	2,1
Ford Focus	1,2	1,0	1,0	1,0	1,1
Ford Mondeo	1,7	1,5	3,0	1,0	1,8
Lancia Lybra	2,6	2,0	2,6	1,0	2,0
Mercedes-Benz C 200 T CDI	2,1	1,0	2,2	1,0	1,6
Mercedes-Benz C 270 T CDI	2,1	1,3	1,4	1,0	1,4
Mercedes Benz E 220 T CDI	1,4	1,0	2,2	1,3	1,5
Opel Astra 1,7 DTI	2,3	2,0	3,2	2,8	2,6
Opel Vectra 2,2 DTI	2,3	1,5	3,0	1,3	2,0
Peugeot 406 Break 2.0 HDI	2,7	2,1	1,8	3,2	2,4
Renault Megane 1,9 dCi	3,0	3,8	3,6	2,8	3,3
Seat Alhambra 1,9 TDI	1,2	3,0	3,6	3,0	2,7
Skoda Fabia 1,9 TDI-PD	2,3	1,8	2,4	1,0	1,9
Skoda Octavia 1,9 TDI	3,0	3,4	2,2	3,0	2,9
Volkswagen Golf Variant 1,9 L	2,4	1,4	2,2	1,3	1,8
Volkswagen Passat 1,9 L	1,4	1,3	1,4	1,3	1,4
Volvo V 40 1,9 D	2,1	1,5	1,8	2,3	1,9
Volvo V 70 2,4	1,0	1,3	2,8	2,3	1,8

lage ausgestattet. Sie funktionierte tadellos und lies nie den Wunsch nach der komfortableren aber auch teureren Klimaautomatik aufkommen. Die elektrische Sitzverstellung ist serienmäßig. Das Testfahrzeug war zusätzlich mit der komfortableren Memory-Funktion ausgestattet. Darüber werden auch Lenkradhöhen- und Tiefenverstellung sowie die Stellung der Außenspiegel eingestellt. Das Umklappen der Lehnen ist sehr einfach. Die Sitzflächen lassen sich nach vorne klappen und sogar herausnehmen. Das verlängert die nicht zu knapp bemessene Ladefläche um noch einmal 12 cm.

Opel Astra

Der Astra trägt trotz seines moderneren Designs vertraute traditionelle Gesichtszüge. Auch in seinem Inneren wirkt er stets freundlich und heimelig. Wie man es von Opel eben schon immer gewohnt ist. Den Rüsselsheimern gelingt es immer wieder,

auch bei den neuesten Fahrzeugen dieser Bauart, einen Touch von Gelsenkirchener Barock einzuarbeiten. Beim Aussteigen ist man stets versucht, Hosenträger und Hut zu recht zu rücken. Die Verarbeitung ist optimal, die Zulademöglichkeit für ein Fahrzeug dieser Klasse glänzend gelöst, von der niedrigen Ladekante angefangen und bei den Verzurrösen aufgehört. Der Astra ist ein ideales Fahrzeug für den unauffälligen Baustelleneinsatz. Hier hat die Funktion eindeutigen Vorrang vor modernem Image. Aber wer will das schon immer?



Quirliger Tscheche: Skoda Fabia



Lifestyle-Kombi: Volvo V 40

Opel Vectra

Der Vectra überrascht. Dieses Auto ist von Anfang an gefällig und man merkt, daß hier viel Erfahrung in das Fahrzeug eingeflossen ist. Es fehlt ihm auch das traditionelle Hosenträgerimage. Die Verarbeitung ist sehr gut. Alle Schalter bzw. Hebel liegen in der richtigen Position und können auch „blind“ bedient werden. Die Ladefläche ist gut zugänglich und bietet ausreichend Platz. Sehr einfach zu handeln ist die Mechanik zum Umklappen der Rückenlehnen der hinteren Sitzbank. Hier fehlt es an einer Unterbringungsmöglichkeit für die Kopfstützen. Das Fahrzeug bietet im Fondbereich guten Platz für die hinten sitzenden Passagiere. Vorne ist der Platz ausreichend. Armaturentafel und Mittelkonsole sind sehr gut einzusehen und zu bedienen. Die 2,2-Liter-TDI-Maschine ist ein spritziges, fröhliches Triebwerk, mit dem es Spaß macht, auch auf kurvigen Landstraßen zu fahren. Das 5-Gang-Getriebe ist für die Maschine durchaus ausreichend in Verbindung mit diesem Fahrzeug, auch wenn viele Wettbewerbsfahrzeuge mittlerweile 6-Gang-Getriebe favorisieren. Dieses Fahrzeug ist optimal für den Handwerkerereinsatz geeignet. Ebenso auch für mittelgroße Familien mit zwei Kindern.

Peugeot 406

Der Peugeot 406 wirkt auf den ersten Blick wie das ideale Meisterfahrzeug. Schon die Größe läßt innen viel Raum vermuten und in der Praxis zeigt es sich, daß es auch so ist. Der Laderaum ist mehr als ausreichend, läßt sich gut bedienen und erreichen. Lehnenmechanismus und Abdeckklappe sind

sehr einfach zu bedienen. Der Sitzkomfort im Fahrzeug ist gut, die Beinauflagen für großgewachsene Fahrer etwas kurz und manchmal lassen die Sitze den rechten Seitenhalt vermissen. Armaturentafel und Bedienelemente sind gut im Blick und Griff. Die Dieselmotoren sind recht laut und ruppig und kommt einem manchmal etwas lustlos vor. Ähnlich wie die Bremsen, die immer einen leichten Eindruck von Schwammigkeit hinterlassen. Alles in allem macht der Peugeot den Eindruck eines treuen Begleiters.

Renault Megane

Daß ihn keiner gemocht hat, wäre übertrieben. Aber es hat sich auch kein Tester darum gerissen, den unscheinbaren Franzosen zu fahren. Es gab nichts, was sonderlich schlecht war. Aber auch nichts, was begeisterte. Immer war alles etwas schlechter als beim Rest im Test.

Seat Alhambra

Der zweite Van im Test wurde nicht von ungefähr Vor-Vorletzter. Laut und unkomfortabel dümpelte er über die Teststrecken. Da kam ihm auch sein großes Ladeabteil nicht zugute. Denn so richtig füllen konnte man ihn nicht. Schon leichtes Bremsen schickte sämtliche Kartons und Werkzeugkästen in den Fahrerbereich.

Skoda Fabia

Den Fabia lernten wir als spritziges, quirliches Fahrzeug kennen. Vor allem die weiblichen Tester drängten sich nach dem kleinen Tschechen. Lies er sich doch bequem in jeder Parklücke unterbringen. Gerade beim schnellen Service-Einsatz in der Innenstadt war das von großem Vorteil. Leider fiel der Testwagen die meiste Zeit durch einen defekten Anlasser und ein defektes Getriebe aus. Was allerdings mehr an der Werkstatt lag als am Fahrzeug. Trotzdem bekam der Kleine ein paar Bonuspunkte vom Testteam. Denn in den wenigen Tagen seiner Anwesenheit wurde er reichlich durch die Gegend gescheucht. Zur Zufriedenheit aller. Skoda sollte sich allerdings bemühen, den Kombi-Werkstätten des VW-Konzerns etwas mehr Zuneigung zu den Fahrzeugen von der Moldau abzutrotzen.

Skoda Oktavia

Der große Tscheche war erheblich weniger beliebt als sein kleiner Bruder. Das fing schon beim Raumangebot an. Fondsitzaum und Laderaum wurden für ein Fahrzeug dieser Kategorie als zu klein empfunden. Die Übersichtlichkeit nach hinten ließ ebenso zu wünschen übrig wie die Zugänglichkeit zum Laderaum. Alle Tester monierten die zu hohen Bedienkräfte an die Pedalen. Außerdem neigte der Testwagen zu erheblichem Übersteuern in engen Kurven.

Volvo V 40

Der Volvo V40 ist ein hübsches, kleines Lifestyle-Kombinationsfahrzeug im Stile des 3er BMW. Ohne allerdings ganz an dessen Qualitätsstandard heranzureichen. Das

Fahrzeug ist gemütlich und ordentlich eingerichtet, man fühlt sich sofort vertraut. Alle Bedien- und Funktionsteile sind da, wo man sie auch vermutet. Die Sitze sind sehr angenehm und halten auch auf längeren Strecken das, was ihre Optik verspricht. Armaturen und Bedienelemente sitzen genau dort, wo man sie auch haben möchte. Der Laderaum ist etwas knapp bemessen, was in dieser Kategorie nicht unüblich ist, aber für den Meister in Leitungsfunktion oder für die kleine Familie durchaus ausreichend. Die Dieselmotoren sind etwas ruppig und laut. Aber nach kurzer Wegstrecke gewöhnt man sich an sie und hat dann einen angenehmen Begleiter mit niedrigem Verbrauch.

Volvo V 70

Auch der große Volvo vermittelt auf Anhieb den Eindruck der Solidität, wie man es von seinen Vorfahren her gekannt hat. Allerdings erwartet den Fahrer hier ein modernes Auto mit einer ansprechenden Optik und vielen positiven Details. Die ihn aber auch hin und wieder regelrecht überfordern. So ist alleine die Knopf- und Tastenflut auf dem Mittelkonsol kaum noch bedienbar und die Funktionshebel am und um das Lenkrad herum bedürfen eines mehrtägigen Studiums der Betriebsanleitung, um sie zu verstehen, und eines ebenso langen Praxiseinsatzes, um sie fehlerfrei bedienen zu können. Extrem ist das Navigationssystem, das eine intensive Vorbereitung als Pfadfinder voraussetzt. Nicht um den Weg zu finden, sondern um überhaupt erst einmal über die vielen Tasten und Menüfunktionen bis zur Eingabe zu gelangen. Da lobt man sich doch

die Systeme von Mercedes und BMW, bei denen man leicht und locker durch die Anwendung geleitet wird. Das Platzangebot im Volvo ist mehr als ausreichend. Auch der Laderaum ist für den täglichen Einsatz typisch dimensioniert. Allerdings ist die Ladekante recht hoch, was das Beladen mit schweren Kartons oder Koffern stark beeinträchtigt. Leider konnte Volvo für das Testfahrzeug nicht die angeforderte Dieselmotoren zur Verfügung stellen. Somit konnten die Tester sich nur mit der kleinsten Benzinmaschine auseinandersetzen und kamen zur übereinstimmenden Aussage: Lahmes, durstiges und lautes Triebwerk.

VW Golf

Der Bestseller auf dem deutschen Markt macht auch als Kombi eine gute Figur. Zwar glänzt er nicht durch das Raumangebot seines Bruders Passat, dennoch kann er im Tageseinsatz mit dem Großen durchaus mithalten. Im fehlt nur die Ausgewogenheit des Gesamtkonzeptes. Trotz des nicht unerheblichen Preisunterschiedes greift der Handwerker in der Regel lieber zum Passat.

VW Passat

Insgesamt ein sehr ausgewogenes Fahrzeug. Der Weg von VW in die gehobene Kategorie von Mercedes, BMW und Audi macht sich bemerkbar. Auch im Preis. Das ist der große Wermutstropfen. Denn dieses Fahrzeug ist in der Basis nicht unter 25 000 € zu bekommen. Das Raumangebot ist mehr als ausreichend. Sowohl die Ladung als

auch die Passagiere finden gut Platz. Der Laderaum ist schon in der Standardversion recht großzügig, bei umgeklappter hinterer Sitzbank aber sehr großzügig bemessen. Leider liegen die Rückenlehnen auf den Sitzflächen, so daß der Boden nicht komplett eben ist. Die Armaturen sind gut einzusehen, liegen klar im Blickfeld, spiegeln nicht. Allein gewöhnungsbedürftig sind die bei Nacht blauleuchtenden Zifferblätter. Die Ablagesituation ist gut, wenn auch nicht übertrieben. Die Sitze bieten einen hervorragenden Komfort. Das Navigationssystem des Fahrzeugs ist gut und einfach zu bedienen.

Die Sitzlehnen- und Sitzlängenverstellung ist etwas schwierig zu bedienen, weil man mit der Hand zwischen Tür und Sitz durchhängeln und fühlen muß. Alle Hebel und Schalter sind leicht und logisch aufzufinden und zu bedienen. Das Umlegen der hinteren Sitzbank geht leicht mit Zugband und Sicherheitstaste. Leider fehlt es an einer Unterbringungsmöglichkeit für die Kopfstützen. Die Bedienungstasten am Lenkrad sind klar und griffig, jedoch wäre zusätzlich eine Bedienungsmöglichkeit für das Telefon wünschenswert. Der Motor kommt gut mit dem Fahrzeug zurecht. Es ist recht spritzig. Dazu trägt auch das gut abgestufte 6-Gang-Getriebe bei. So rollt das Fahrzeug im sechsten Gang bei 120 km/h mit rund 2500 Umdrehungen pro Minute sehr ruhig dahin. Das Motorengeräusch ist nicht störend, könnte aber etwas besser abgedämmt sein. Das charakteristische Dieselergeräusch ist immer noch gut zu vernehmen. Be- und Entlüftung sind ausgezeichnet. In Verbindung mit der Klimatisierungsautomatik ergibt sich ein hervorragender Klimakomfort. □



Ausgewogener Zweiter: Volkswagen Passat



Kleiner Bruder: Volkswagen Golf