

FAHRBERICHT Opel Vivaro/Renault Trafic



Mit großen Augen lächeln die Zwillinge Opel Vivaro und Renault Trafic in die Transporterwelt. Noch nie waren Transporter so emotional gestaltet.

Doppeltes Flottchen

Opel Vivaro und Renault Trafic stammen aus einer Feder und einem Werk. Und beide wollen die Platzhirsche von VW und Mercedes richtig aufmischen.

Fiat treibt's mit Peugeot und Citroën, Mercedes mit VW, Opel mit Renault: Kunterbunt ist das Beziehungsgeflecht der Autohersteller, beschäftigen sie sich mit Transportern. Renault und Opel teilen sich für Trafic und Vivaro die Arbeit konsequent: Entwickelt in Frankreich, gebaut in England, geteilte Kosten

von insgesamt rund 1,5 Milliarden DM – Transporter geht man pragmatisch an.

Auch wenn dieser hier so emotional auftritt wie kein anderer: Gewagt wirkt das Jumbo-Dach mit dem markanten Buckel über dem Fahrerhaus ebenso wie der bewusste Bruch zwischen der betonnen Keilform vorn seitlich und der eigen-

willigen Seitenpartie weiter hinten. Schräge Schutzplanken an der Seite und leicht ausgestellte Radhäuser betonen die Dynamik. Alles zusammen wirkt frisch, gedungen und attraktiv. In der Seitenansicht schnellen diese Autos schon im Stand nach vorn. Der Opel Vivaro scheint sich darüber eins zu grinsen, während der Renault neugierig aus Kulleraugen wie ein Riesen-Twingo in die Welt schaut.

Man kann sich kaum satt sehen an den Formen der Zwillinge, dreht es sich nun um große Klarglas-Scheinwerfer, eigenwillige Halterungen der Außenspiegel, elegant auf die Fensterpfosten aufgeklebte Seitenscheiben des Kombis oder senkrechte, graue Rahmen des Hecks mit Rückleuchten hinter Kunststoff, die wie Bonbons im Glas aussehen. Das soll ein



Große, tropfenförmige Augen mit einer Klarglas-Abdeckung geben der Frontpartie eine technische Anmutung.

Die Außenspiegelverfügen über ein starres Weitwinkelfeld, das jedoch nicht verstellbar ist.



Der Kombi überzeugt optisch durch seine große Fensterfront mit aufgesetzten Seitenscheiben. Die Heckklappe verfügt über ein großes leicht gepfeiltes Fenster. Links und rechts rahmen Ecksäulen aus Kunststoff das Heck ein.



Transporter sein? Hier fährt eher eine schicke Großraumlimousine vor. Transporter müssen nicht so langweilig wie die Kisten aussehen, die sie in ihrem Bauch befördern.

Opel und Renault kümmern sich ab Sommer mit Kastenwagen und Kombi zunächst um die stückzahlträchtige gewerbliche Kundschaft. Beide Varianten sind auch mit langem Radstand lieferbar. Ein Plattformchassis startet zur Jahreswende, ein feiner Bus mit Bestuhlungsvarianten bis hinauf zum Edel-Van mit sechs Einzelsitzen kommt im nächsten Jahr. Besonders viel Zeit lässt sich die Zweckgemeinschaft mit dem Hochdach: Das soll erst ab 2003 zu haben sein.

Opel und Renault drängen vehement in ein Segment, das der VW Transporter beherrscht, gefolgt vom Mercedes Vito.

Während VW mit gewisser Sorge betrachtet, dass der klassische Eintonner nach oben in Richtung 3,5-Tonner und nach unten zu den Lieferwagen ausfranst, nimmt das neue Duo die typische VW-Klientel aufs Korn. Das fällt beiden leicht, hatten sie doch bislang kein adäquates Angebot. Den uralten Renault Trafic hat keiner mehr ernst genommen, noch weniger die abgeleitete Variante namens Opel Arena im Zeichen des Blitzes.

Das gemeinsame Ziel macht sich bereits bei den Abmessungen bemerkbar. Mit jeweils knapp 2 m Höhe und Breite passen die Zwillinge soeben noch in Garagen, Parkhäuser und Waschanlagen – wenn ihnen nicht eine hässlich herausstehende Schraube einen scharfen ➤



Der Laderaum ist von hinten prima zugänglich, hat eine niedrige Ladekante, verfügt jedoch nur über ein durchschnittliches Volumen.



TECHNISCHE DATEN

Vivaro 1.9 DI (Trafic 1.9 dCI)
Vivaro 1.9 DTI (Trafic 1.9 dCI)

Zylinder/Hubraum: 4 Reihe/1.870 cm³

Bohrung/Hub mm: 80/93

Leistung kw (PS)/min: 60 (82) /3.500;

74 (100 PS) 3.500

Max. Drehmoment Nm/min 190/2.000

240/2.000

Steuerung: oben liegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder

Kraftübertragung: Antrieb auf die Vorderräder, mechanisches Fünfganggetriebe, Übersetzungen 4,64-0,76, Achsübersetzung 4,19;

Antrieb auf die Vorderräder, mechanisches Sechsganggetriebe, Übersetzungen 4,64-0,64, Achsübersetzung 4,19

Fahrwerk: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Stabilisator. Hinten starr Torsionsachse mit Schraubenfedern, Panhardstab. Vorn und hinten Scheibenbremsen, ABS. Räder 6Jx16, Reifen 195/65 R 16 (Trafic: 205/65 R 16)

Batterie Ah: 70

Lichtmaschine: A 110

Länge/Breite/Höhe mm: 4.782 (Trafic: 5.182)/1.904/1.940

Radstand mm: 3.098 (Trafic: 3.498)

Spurweite vorn/hinten mm: 1.615/1.630

Wendekreis m: 12,4 (Trafic: 13,7)

Laderaum, Länge/Breite/Höhe mm: 2.415 (Trafic: 2.815)/1.663/1.387

Breite zwischen den Radkästen mm: 1.268

Ladekante mm: 543

Volumen Laderaum m³: 5,0 (Trafic: 6,0)

Hecktür, Breite/Höhe mm: 1.414/1.335

Schiebetür, Breite/Höhe mm: 1.000/1.298

Leergewicht kg: 1.752/1.759

Nutzlast kg: 1.048/1.241

Zul. Gesamtgewicht kg: 2.700/2.900

Zul. Achslast vorn/hinten kg: 1.450/1.550 (Trafic: 1.550/1.650)

Zul. Anhängelast gebremst/ungebremst kg: 2.000/750

Max. Zuggewicht kg: 4.500

Dachlast kg: 200

Tankinhalt l: 90

Höchstgeschwindigkeit km/h: 138; **155**

Beschleunigung 0-100 km/h s: 20,7; **14,9**

Normverbrauch Stadt/Überland/gesamt

l/100 km: 8,9/6,5/7,4; **8,9/6,5/7,4**

Ölwechsel: 30.000 km/24 Monate



Das Armaturenbrett ist modern und lebendig gestaltet. Der Schalthebel wächst aus einer Konsole heraus.



Die Instrumentierung von Vivaro und Trafic ist komplett und prima ablesbar.

Scheitel zieht. Und wer glaubt tatsächlich an einen Zufall, wenn auch die Länge bis auf wenige Millimeter dem VW Transporter entspricht? Transporter sind Nützlänge, deshalb gilt der erste Blick nach innen dem Laderaum. Die seitliche Schiebetür misst 1 m, wie alle Türen in dieser Klasse. Hinten profitieren Opel wie Renault von den nahezu senkrecht aufragenden Karosseriewänden, die einen nahezu quadratischen Zugang freigeben. Praktisch: Ein Griff in halber Höhe öffnet die Türen auf 180 Grad – im buchstäblichen Sinn eine saubere Sache.

Der Laderaum liegt so niedrig, wie es sich für einen Frontriebler gehört, zwischen den groß gewachsenen Radkästen ist eine Menge Platz. Das Ladevolumen ist mit 5 m³ – beim langen Radstand 6 m³ – eher durchschnittlich. Prima: Sechs Zurrösen am Boden gehören zur Serienausstattung. Und im nächsten Jahr kommt ein neuartiges, flexibles Verzurrungssystem mit längs eingebauten Schienen in halber Höhe der Seitenwand hinzu. Eine Trennwand gehört ebenso

Bereits die Einstiegsvariante ist mit 60 kW (82 PS) beileibe nicht lahm, ihre 190 Nm Drehmoment sind nicht von Papp.

zum Serienumfang wie Fenster in den Hecktüren. Und wer dort hinten lieber eine große Klappe hat, bekommt sie ebenfalls.

Beide Transporter treten nicht nur mit zwei Radständen, sondern auch mit zwei Nutzlastklassen an, die in 2,7 und 2,9 t Gesamtgewicht münden. Die gebremste Anhängelast beläuft sich auf 2 t, überdies darf man den Transportern 200 kg aufs Dach geben.

Das alles klingt gut, aber nicht so, dass außer aus Gründen der Optik nun ein Opel oder Renault anstelle eines VW her muss – der elf Jahre alte Alterspräsident in der nach ihm benannten Transporterklasse ist schließlich nicht umsonst immer noch die Nummer eins.

Also heißt es, sich dem Fahrerplatz zu widmen, der sich weit vom üblichen, nüchternem Transporterstandard entfernt. Dank axial verstellbarem Lenkrad und höheninstellbarem Sitz schmiegen sich Vivaro und Trafic an unterschiedliche Fahrergrößen an, die Sitzposition passt. Das Platzangebot reicht sowohl für Sitzriesen wie Langbeiner, auch wenn die Kontakt mit der Konsole des Schalthebels bekommen. Wie eine Woge wölbt sich eine breitflächige Abdeckung über das Ar-

maturenbrett. Darin finden sich links klar gestaltete Instrumente, in der Mitte ist reichlich Platz für allerhand elektronisches Gerät bis hin zum Platz für den Bildschirm einer Navigationsanlage. Unten wächst aus einem Sockel der kurze Schalthebel.

Ablagen gibt es zuhauf, wenn auch nicht unbedingt geeignet für den üblichen Papierkram im Format DIN A 4. Wer aber zum Beispiel die Klimaanlageordert, bekommt ein gekühltes Handschuhfach dazu, das hat sonst keiner. Die Auslegung von Türfächern und Handschuhfach für übergroße Trinkflaschen, belegt, dass Franzosen das Sagen bei der Entwicklung hatten. Zwei Becherhalter gibt's, und Raucher reichen den beweglichen Aschenbecher herum, der links wie rechts seinen Platz in Becherhaltern findet, jedoch zentral nicht unterzubringen ist.

Alles zusammen wirkt durchaus wohnlich und sympathisch, mitunter im netten Sinne auch eigenwillig und mitunter kurios, wie der Stifthalter rechts auf der Mittelkonsole, der keine nutzbare Funktion hat. Wenig überzeugend wirkte bei den gefahrenen Vorserienautos einiges Material im Innenraum: So hinterließ die genarbte Oberfläche der Armaturenf front einen wenig wertvollen Eindruck, auch droht sie schnell zu verschmutzen. Und der Bodenbelag ist rutschig.

Großzügig wirken die Vordersitze, breit und ausladend geformt, erinnern sie eher an Sessel. Mit dem Nachteil, dass es in Kurven am Seitenhalt hapert und es im Kreuz an Rückenunterstützung fehlt.

Das stellt sich beim Fahren heraus, einer in Vivaro wie Trafic insgesamt sehr angenehmen Disziplin. Vom Start weg überzeugen die Dieselmotoren durch einen überraschend leisen Lauf von hoher Kultur. Die Antriebstechnik von Vivaro und Trafic stammt von Renault: Quer eingebaute Turbodiesel-Direkteinspitzer mit Common-Rail-Technik treiben die Vorderräder an. Die Vierzylinder kommen, in dieser Kategorie ungewöhnlich, mit nur 1,9 l Hubraum aus.

Bereits die Einstiegsvariante ist mit 60 kW (82 PS) beileibe nicht lahm, ihre 190 Nm Drehmoment sind nicht von Papp. Gleichmäßig zieht der Motor hoch, die Anschlüsse des Fünfganggetriebes ➤

Preise und Ausstattungen

(ohne MwSt.)

Opel Vivaro 1.9 DI/DTI Renault Trafic 1.9 dCI

Grundpreis: 32.900 DM/35.100 DM;
32.467 DM/34.619 DM

Anhängervorrichtung: 800 DM; 802 DM

ABS: Serie

Außenspiegel elektrisch verstellbar, beheizt:
790 DM*; 743 DM*

Beifahrerairbag: 400 DM; 401 DM

Beifahrer-Doppelsitz: Serie

Beifahrersitz verstellbar: Serie**

Drehzahlmesser: Serie

Dritte Bremsleuchte: Serie

Fahrerairbag: Serie

Fahrersitz höhenverstellbar: Serie

Sitzheizung: nicht verfügbar; 499 DM

Fensterheber elektr.: 790 DM*; 743DM*

Handschuhfach mit Deckel: Serie

Heckflügeltüren: Serie

Hecktüren verglast: Serie; 391 DM

Heizbare Heckscheibe, Wischer: 200 DM;
Serie bei Verglasung

Klimaanlage: 2.000 DM; 1.956 DM

Laderaum mit Holzboden: 400 DM; 391 DM

Laderaum mit Zurrösen: Serie

Laderaum-Schiebetür links: 700 DM; 694 DM

Laderaum-Schiebetür rechts: Serie

Lenkrad verstellbar: Serie

Nebelscheinwerfer: 300 DM; 313 DM

Seitenschutzleisten: Serie

Servolenkung: Serie

Trennwand geschlossen: Serie

Türablage Beifahrer: Serie

Türablage Fahrer: Serie

Vollverglasung Aufbau: 600 DM; 587 DM

Wärmeschutzverglasung Fahrerhaus: Serie

Zeituhr: Serie

Zentralverriegelung: 500 DM; 450 DM

* Elektro-Komfort-Paket: Spiegel (beheizbar) und Fensterheber elektrisch betätigt, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung

** bei Beifahrer-Einzelsitz (ohne Aufpreis)

mit seiner passablen Schaltung harmonisieren bestens. Drehzahlen oberhalb von 3.000 Touren jedoch sind sinnlos, mit denen kann der Diesel nicht mehr viel anfangen. Fazit: Mit diesem Motor sind keine Höhenflüge drin, doch wer ihn kauft,

macht nichts verkehrt. Flotter geht's mit dem stärkeren Diesel mit 74 kW (100 PS) voran, dessen 240 Nm Drehmoment große Reserven versprechen. Technisch sind beide Motoren identisch, weder ist der stärkere Diesel eine High-Tech-Ausgabe, noch der schwächere etwa um den Ladeluftkühler abgespeckt. Auf Tempo 155 zieht der stärkere der beiden Diesel den Doppeltransporter, damit lässt sich prima auskommen, wie auch mit der Beschleunigung.

Das dezente Säuseln der Dieselmotoren im Hintergrund macht Windgeräusche hörbar. Die gedämpften Motorgeräusche hängen nicht nur mit der Einspritztechnik, sondern ebenso mit dem geringen Drehzahlniveau zusammen. Die Nenn Drehzahl beläuft sich in beiden Fällen auf gerade mal 3.500 Touren; die stärkere Maschine dreht aufgrund eines Sechsgang-Schaltgetriebes mit Schongang-Charakteristik bei Höchstgeschwindigkeit kaum mehr als 3.000 Umdrehungen. Richtig gelesen: Sechs Gänge zählen beim kräftigeren der beiden Diesel zum Serienumfang, ein Novum in dieser Klasse. Die lange Übersetzung senkt den Verbrauch auf rekordverdächtig niedrige Werte, ist allerdings auch Ursache für ein subjektiv recht mild erscheinendes Temperament: Wer es auf der Landstraße eilig hat, muss häufig zum Schalthebel greifen oder bleibt gleich im fünften Gang. Besonders leistungshungrige Fahrer kommen im nächsten Jahr zum Zug: Dann starten beide Opel und Renault zusätzlich mit einem 2,5-l-Turbodiesel, der es auf 98 kW (133 PS) bringt. Damit spätestens entwickelt sich das doppelte Lottchen zum doppelten Flottchen.

Zu den vergleichsweise günstigen Fahrleistungen gesellt sich ein ebenso guter Fahrkomfort. Schraubenfedern sowie Stoßdämpfer mit lastabhängig variabler Kennung an der Torsions-Hinterachse zeigen, dass Opel und Renault bei der Entwicklung ein zivilisiertes Fahrverhalten im Blick hatten. Entsprechend tritt das Duo bereits unbeladen zwar nicht als Sänfte, aber doch gediegen auf, in Biegungen brav untersteuernd. Spürbar ist die Seitenneigung, die Transporter legen sich ein wenig in Kurven hinein. Ein dickes Lob verdient sich die direkte



Die zwei Dieselmotoren schöpfen ihre Kraft aus nur 1,9 l Hubraum, sind aber kräftig genug. Ein Sechsgang-Schaltgetriebe übernimmt die Kraftübertragung beim stärkeren Diesel.

und sehr exakt ansprechende Lenkung: Sie macht den recht großen Wendekreis von 12,4 m fast vergessen.

Ebenso hervorzuheben ist die serienmäßige Sicherheitsausstattung: Vier groß dimensionierte Scheibenbremsen in den 16-Zoll-Rädern, ABS und Fahrerairbag – in dieser Fahrzeugkategorie nicht selbstverständlich. In Vorbereitung sind außerdem Seitenairbags, eine Premiere für Autos dieser Art. Die Bremsanlage stammt von Opel Movano und Renault Master, sie sind seit vergangenem Herbst damit gut unterwegs. Und weil die Bremse auf 3,5-Tonner ausgelegt ist, hat sie mit den kleineren Transportern wenig Mühe, packt griffig zu, gleichzeitig sanft und gut dosierbar.

Trotz der umfangreichen Sicherheitsausstattung stehen beide Transporter zu sympathischen Preisen in der Liste. Ab gut 32.000 DM netto sind die Kastenwagen zu haben, in Verbindung mit dem stärkeren Diesel kosten sie etwa 35.000 DM. Wer bisher trotz der ausgezeichneten Anlagen der beiden Transporter noch kein Argument gefunden haben sollte, hier spätestens hat er es. Denn die deutsche Konkurrenz aus Nord- und Süddeutschland liegt weit drüber, besonders, wenn die Ausstattung auf gleichen Stand gebracht wird. Womöglich werden so manchem Verkäufer bald die Tränen in den Augen stehen: den teuren Wettbewerbern vor Schmerzen, dem Opel- oder Renault-Partner vor Freude. Und dies nicht nur wegen des emotionalen Auftritts von Renopel Travaro und Opault Vivafic, oder wie die Zwillinge auch immer heißen.

RANDOLF UNRUH



Schnell wie die Feuerwehr:
der LT von VW mit 160 PS

Wie die Feuerwehr

Entdeckt auf einer Messe für
Rettungsfahrzeuge: ein neuer
Supermotor für Transporter.
Ab Herbst dieses Jahres gibt
es den VW LT mit 160 PS.

Das Wettrennen um den stärksten Transporter geht weiter: Vor gut einem Jahr präsentierte Mercedes den Sprinter mit 156 PS, es folgte der Daily mit 146 PS. Nun legt VW ein Brikett nach: Ab Herbst gibt es den LT TDI mit 160 PS – ein neuer Rekord für Turbodieselmotoren in Transportern.

Künftiger Primus unter den kompakten Dieselmotoren ist nicht etwa der Fünfzylinder-Turbodiesel mit 2,5 l Hubraum, der im VW Transporter stattliche 111 kW (150 PS) erreicht: Es ist der große Vierzylinder mit 2,8 l Hubvolumen, zugeliefert von Motorenhersteller MWM

aus Brasilien. Diese Herkunft ist auch Ursache einer für VW untypischen Einspritztechnik mit Common-Rail-Technik: Das gewohnte Pumpe-Düse-Verfahren der Norddeutschen hätte einen gravierenden Eingriff in den Zylinderkopf bedeutet, mithin viel Aufwand und dazu einen Know-how-Transfer zum Zulieferer MWM. Da greift man lieber zum peripheren Common-Rail-System. Die Anlage arbeitet mit einem maximalen Druck von etwa 1.200 – deutlich weniger, als die Pumpe-Düse schafft.

Die Leistung von 116 kW (160 PS) ist kein Zufall, hat VW doch stets Mercedes im Auge. Dies gilt erst recht für den LT, der schließlich vom Mercedes Sprinter abstammt. Somit leistet der neue LT-Motor exakt ein Kilowatt mehr als der stärkste Transporter von Mercedes. VW-Insider erzählen hinter vorgehaltener Hand, dass die Leistungsangabe während einer Fahrt im Aufzug entstanden sei: VW-

Chef Ferdinand Piëch traf dort einen seiner Motorenentwickler, ließ sich berichten und forderte den Ingenieur auf, die Messlatte höher als beim Transporter mit dem Stern zu legen. Auf diese Weise entstand auch die vorläufige, noch inoffizielle Drehmomentangabe von 331 Nm – exakt 1 Nm mehr als beim vergleichbaren Sprinter. Vermutlich rundet VW die Zahl bis zum Serienbeginn im ➤



TDI – für die Feuerwehr mit rotem letzten Buchstaben

Herbst noch auf 335 oder 340 Nm auf. Ohnehin ist davon auszugehen, dass der neue Motor nach bekannter VW-Eigenart in seiner Leistung eher nach oben streut. Nutzt er die zulässige Toleranz von fünf Prozent aus, erreicht die Maschine bereits 168 PS. Ein VW-Mitarbeiter über die neue Maschine: „Der ist eher gedrosselt.“ Zum bekannten Wettspiel zwischen VW und Mercedes gehört womöglich auch, dass VW den LT ein wenig schneller laufen lässt als Mercedes seinen Sprinter: Der riegelt bekanntlich bei Tempo 160 km/h aus Sicherheitsgründen ab.

VW hat das Triebwerk für den Leistungszuwachs in seinen Grundzügen verstärkt. Getriebe und Hinterachsen wiederum sind unverändert Zulieferteile von Mercedes. Wolfsburg schreibt sich andererseits auf die Fahnen, dass im Zuge der Einführung des Super-LT neue,

kräftigere Bremsen an der Vorderachse zum Einsatz kommen werden, von denen auch der Sprinter profitiert. Außerdem will VW mit kleineren Eingriffen das Fahrverhalten stabilisieren. Alles zusammen soll den Zielkonflikt zwischen enormer Leistung und der Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten lösen, der zurzeit längst in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Die 15-Zoll-Bereifung für LT und Sprinter indes bleibt, obwohl Mercedes in den USA auf 16-Zöller setzt.

Auf dem MWM-Motor im LT steht nicht nur VW drauf, es ist eine Menge von VW drin. Das betrifft zum Beispiel die Motorcharakteristik, die bei einer ersten kurzen Runde mit einem Vorserienmodell zutage trat: Danach liegt die Stärke der neuen, heißen Maschine in ihrem spritzigen Drehvermögen. Lässt sich der Motor unterhalb des maximalen Drehmo-



Hier steckt jede Menge Power drin: Blick in den Motorraum

ments bei 2.000/min noch etwas Zeit, so steht der Diesel ab da voll im Saft, besitzt nach ersten Fahreindrücken eine deutlich spürbare Leistungsspitze bei etwa 2.500/min.

Ab diesem Punkt jagt die Nadel des Drehzahlmessers empor bis zur Nenn-drehzahl von 3.800/min – der Fahrer

Der stärkste LT-Motor im Vergleich

Motor	VW LT TDI 160 PS	Mercedes Sprinter 316 CDI	Iveco Daily 35 C 15
Zylinder/Hubraum, cm ³	4/2.798	5/2.686	4/2.798
Bohrung/Hub, mm	93,0/103,0	80,0/88,4	94,4/100,0
Leistung, kW (PS)/min	116 (160)/3.800	115 (156)/3.800	108 (146)/3.600
Spez. Leistung, kW (PS)/Liter	41,7 (57,2)	42,8 (58,1)	38,6 (52,2)
Max. Drehmoment, Nm/min	ca. 331/2.000-2.500	330/1.400-2.400	320/1.500
Spez. Drehmoment, Nm/Liter	118,3	122,9	114,4
Getriebe	Fünfgang mech.	Fünfgang mech./ Sechsgang-Sprintshift	Sechsgang mech.

Bauart: Turbodiesel-Direkteinspritzer, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Common Rail-Technik, Abgasstandard EU 3
VW LT: 3 Ventile pro Zylinder; **Sprinter:** 4 Ventile; **Iveco:** 2 Ventile

kommt beim Beschleunigen mit dem Schalten kaum hinterher, dieser Diesel hat richtig Biss. Das maximale Drehmoment wird wie beim Fünfzylinder TDI ab 2.000 Touren über einen breiten Drehzahlbereich zur Verfügung stehen. Pünktlich beim Erreichen des roten Drehzahlbereichs von 4.200/min riegelt das temperamentvolle Triebwerk sanft ab.

Das Laufgeräusch des Vierzylinders ist nach wie vor kernig, wenn auch durch Common Rail spürbar domestiziert – der MWM-Diesel wird jedoch kein Softie mehr. Geblieben ist auch das Schnorchelgeräusch bei mittleren Drehzahlen. Der Kraftstoffverbrauch soll, so erste Aussagen, etwas höher ausfallen als bei der Maschine mit 130 PS. Das ist erlaubt, verfügt

der neue Motor doch „über erheblich mehr Leistung im gesamten Drehzahlbereich“, so ein Insider. Und das Triebwerk ist mit 160 PS noch nicht am Ende: Die Motorenleute trauen dem Diesel allemal standfeste 130 kW zu – das wären stattliche 177 PS. Das Wettrennen um den stärksten Transporter kann weitergehen.

RANDOLF UNRUH