

Basis-Lager

Mit neuen Basisfahrzeugen in die Alpen und auf die Teststrecke:
Unser Vergleichstest zeigt Stärken und Schwächen der fünf Kandidaten



Der Berg ruft: **Treffpunkt Hochalpenstraße in knapp 2500 Meter Höhe am Fuscher Törl** **Viele wollen hoch hinaus** – manche müssen es. Dies galt auch für unsere fünf Basisfahrzeuge, die einen gut dreiwöchigen Testmarathon zu absolvieren hatten. Das umfassende Prüfungsprozedere im ADAC Test- und Technikzentrum in Landsberg sowie auf abgesperrtem Areal haben wir nämlich um eine selektive Praxiserprobung erweitert – darunter die Härteprüfung auf der Großglockner-Hochalpenstraße in Österreich. Fünf routinierte Wohnmobilisten bildeten dabei die Testcrew, die in ständigem Wechsel die Fahrzeuge zu beurteilen hatte.



Ständig werden
Fahreindrücke
festgehalten

Hintergrund unseres Vergleichstests ist die Tatsache, dass praktisch alle Wohnmobile des Modelljahrgangs 2007 auf brandneue Basisfahrzeuge aufgebaut werden, die im Vergleich zu ihren Vorgängern erheblich weiterentwickelt wurden (siehe ADAC freizeit mobil 9/2006). Vor allem auf dem Gebiet der Fahrwerke hat sich viel getan; die Hersteller versichern, dass diese nun viel sicherer geworden seien. Hinzu kommen leistungsstarke Motoren, komfortablere Cockpits und umfangreiche Sicherheitsausstattungen, die je nach Modell allerdings nur optional gegen Mehr-

preis zu ordern sind. Da Kooperationen bei der Entwicklung von Neufahrzeugen längst an der Tagesordnung sind, können etwa der Mercedes Sprinter und der VW Crafter ihre technische Verwandtschaft nicht leugnen, und der Peugeot Boxer geht auch optisch fast schon als einer Zwillings des Volumenmodells Fiat Ducato durch. Der stand für den aktuellen Test zwar nicht zur Verfügung, doch wie die Mess-Ergebnisse am Beispiel Sprinter/Crafter zeigen, dürfte der Fiat durchaus ähnliche Charaktereigenschaften an den Tag legen wie sein französisches Pendant.

Als besonders glücklicher Umstand hingegen ist zu bewerten, dass gleich vier der fünf Testkandidaten mit nahezu identischem Aufbau zur Verfügung standen, und zwar Fahrzeuge der Seitz GmbH.

Eugen Seitz hat sich in der Caravaningbranche nicht nur als Zulieferer längst einen Namen gemacht (Fenster, Heki-Dachhauben), seit 2005 entstehen im schwäbischen Aspach auch komplette Wohnmobile – Markenname: Tikro (www.tikro.info). Auf dem letzten Caravan Salon in Düsseldorf wurde nun die zweite Generation des Tikro präsentiert, wo- ▶

Auf und ab: In Serpentina, an Steigungen und Gefällstrecken werden Fahrwerk, Bremsen, Lenkung und Kraftentfaltung beurteilt



Halte mal: Der Großglockner mit seiner Extremsteigung bietet ideale Bedingungen für eine kritische Beurteilung des Anfahrvermögens und der Handbremse – wie gut ist diese bedienbar und welcher Kraftaufwand ist fürs Anziehen und Lösen erforderlich?



bei der potenzielle Kunde jede Grundrissvariante frei mit jedem lieferbaren Basisfahrzeug kombinieren kann. Wir orderten für unseren Test gleich alle. Lediglich die Hinterachskonstruktion (vor allem die Radläufe) des Renault Master ist mit dem Tikro-Aufbau konstruktiv nicht vereinbar, so dass wir ein in Abmessungen und Gewicht vergleichbares Fahrzeug aus dem Hause Pössl, den Roadmaster L, mit ins Testfeld einreichten (www.poesl-mobile.de).

Alle Kandidaten sind Fahrzeuge der 3,5-Tonnen-Klasse und wurden mit gleicher Zuladung und gleicher Gewichtsverteilung gefahren (Testgewicht einheitlich 3250 kg). Auffallend war, dass bei allen Testobjekten die Reifen an ihrer Tragfähigkeitsgrenze angelangt sind – eine Sicherheitsreserve, wie bei Pkw üblich, ist hier nicht mehr vorhanden; beim VW Crafter wird mit der Fülldruckangabe die zulässige Reifentragfähigkeit an der Vorderachse gar überschritten.

Die Praxiserprobung ging über drei Tage und insgesamt 2500 Testkilometer mit ausgewogenen Anteilen an Stadt- und Landstraßen, über Alpenpässe sowie über die Autobahn. Durch gezielte Fahrerwechsel wur-



Auf geht's: Der simulierte Überholvorgang gibt Aufschluss über die Motor-Elastizität der einzelnen Kandidaten – wie lange dauert der Beschleunigungsvorgang von 60 km/h bis Tempo 100?

de dabei sichergestellt, dass jedes Fahrzeug von jedem Testfahrer bewegt und hinsichtlich Qualitätseindruck, Bedienbarkeit, Fahreigenschaften, Fahrleistungen (Motor/Getriebe), Fahrkomfort (Federung, Sitze/Sitzposition) umfassend beurteilt

werden konnte. Selbstverständlich wurde auch der Kraftstoffverbrauch genauestens ermittelt.

Die Protokolle der Tester belegen, dass man mit den neuen Wohnmobilen recht gut unterwegs ist. Die Fahrwerke sind in der Tat besser geworden. Die Motoren sind bei allen geprüften Modellen so stark, dass man mühelos im Straßenverkehr mithalten kann, ohne ein Hindernis darzustellen. Am komfortabelsten und sichersten reist man mit dem Mercedes und dem VW. Aber auch im Renault fühlt man sich gut aufgehoben. Im Peugeot hingegen sitzt man durch die straffe Federung und harte Bestuhlung etwas unkomfortabel, fährt aber sicher. Im viel zu weich abgestimmten Ford jedoch fühlt man sich auf der Autobahn schnell unsicher, weil der Aufbau stark schwankt und der Wagen giert.

Insgesamt legen die Fahrzeuge ein unspektakuläres, gutmütig untersteuerndes Verhalten an den Tag, wobei durchaus deutliche Unterschiede spürbar sind. Die mit Abstand geringste Seitenneigung in Kurven hat der Peugeot Boxer, mit großem Abstand gefolgt von VW Crafter, Mercedes Sprinter, Renault

SPORTV

Fernseh-Genuss auf sportive Art



SPORT TI 700 UFB



SPORT TI 650 MG



SPORT TI 600 MG



SPORT TI

Bequeme Sicht von jeder Position – immer auf Augenhöhe mit den Stars und mitten im Geschehen. Das alles bietet der neue SPORT TI im Paket – mit dreh- und schwenkbarem 15 Zoll Flachbild-TV auf komfortablem Lift-Arm. Zum Fahren wird der Fernseher einfach weggedreht und unsichtbar im Oberschrank versenkt. So elegant und leicht, als gäbe es ihn gar nicht.

Design für SPORTive: Bestechend schön – funktional durchdacht. Typisch SPORT TI. Typisch KNAUS.

www.knaus.de



Hoch das Bein: Beim Spurwechseltest loten die Tester die Grenzen der Fahrwerke aus. Anders als beim Vergleich der Vorgängermodelle kommt es mit den neuen Basisfahrzeugen zu keinen kritischen Situationen. Kippgefahr besteht nicht. Und es wird deutlich, dass ESP – soweit vorhanden – die Fahrsicherheit spürbar erhöht

Master und dem stark wankenden Ford Transit. Im Renault Master wirkt die Federung am ausgewogensten. Die Karosserie federt parallel ein und schwingt bei in der Fahrbahn vor-

handenen Bodenwellen nur wenig nach. Der Mercedes Sprinter und der VW Crafter bieten ebenfalls guten Federungskomfort. In Wechselkurven sind deren Karosseriebewegungen

jedoch ausgeprägt, wobei der Crafter sich insgesamt etwas steifer fährt als der Sprinter. Eine relativ weiche Abstimmung hat der Ford Transit zu eigen. Zudem fallen seine Einfederwege am Heck etwas kurz aus, mit der Folge, dass die Hinterachse bis zum Anschlag durchfedert und das Heck gelegentlich nachwippt. Durchfahren von Wechselkurven oder plötzliche Richtungsänderungen lassen seine Karosserie merklich wanken.

Beim Peugeot Boxer (mit verstärkter Federung) hinterlässt das Fahrwerk einen vergleichsweise harten und rappeligen Eindruck – besonders auf der Autobahn stört das Stuckern und Stoßen. Positiver Effekt der Fahrwerkshärte: Die Wank- und Seitenneigung ist hier mit Abstand am geringsten.

Alle Fahrzeuge haben eine mehr oder weniger indirekte Lenkung; beim Sprinter und Crafter spricht sie

Tester-Meinung



»Der Fahrersitz im Peugeot ist so hoch angeordnet, dass große Personen die Ablage über der Windschutzscheibe im Visier haben.«
Thomas Nitsch



»Der Renault bietet einen guten Fahrkomfort. Sein Aufbau federt weich und parallel ein und schwingt nur wenig nach.«
Herbert Konnerth



»Im VW Crafter ist das Getriebe recht kurz abgestuft. Bei höherem Tempo nehmen daher Innengeräusch und Verbrauch zu.«
Heinz-Dieter Meyer

noch am besten an, während die Lenkpräzision insbesondere im Peugeot Boxer bei den ADAC-Testern weniger Gefallen fand.

Während die Bedienung bei allen fünf Fahrzeugen insgesamt weitgehend problemlos und selbsterklärend ist, dürften vor allem groß gewachsene Fahrer mit der jeweiligen Sitzposition so ihre Schwierigkeiten haben. Allenthalben wurde diese als zu hoch kritisiert. Diese Tatsache ist konstruktiv bedingt – durch die bei Wohnmobilen dieser Kategorie in aller Regel vorhandene Dreheinrichtung des Vordersitzes.

Auf der Praxistour ergab sich bei allen fünf Kandidaten ein Testverbrauch zwischen knapp 10 und 12 Litern Diesel auf 100 Kilometern, womit sich – je nach Tankkapazität – Reichweiten zwischen 640 (VW) und satten 1000 Kilometern (Renault) ergeben. Das sind für diese Klasse akzeptable Werte. Nahezu identisch der Spritkonsum bei Peugeot, Renault und Ford mit rund 10l/100 km, der Mercedes brachte es auf 11,1l/100 km und der VW Crafter konsumierte – nicht zuletzt als Folge seines kurz abgestuften Getriebes – durchschnittlich 11,8l/100 km.

Bei umfassenden Fahrodynamikprüfungen galt es, messtechnisch vor allem sicherheitsrelevante Aspekte zu beleuchten und das gewonnene Praxisbild abzurunden. Die Tests wurden wie immer auf abgesperrten Strecken absolviert und dabei folgende Größen ermittelt:

- Motorelastizität beim simulierten Überholvorgang von 60 bis 100 km/h,
- Verhalten am Berg,
- Bremsweg bis zum Stillstand aus 100 km/h,

technische daten & preise

ADAC	Chassis	Ford Transit FT 350 L 2,2 l TDCI	Mercedes Sprinter 315 CDI	Peugeot Boxer 335 L2 HDI 120	Renault Master	VW Crafter 35
	Aufbau	Seitz TIKRO M4A	Seitz TIKRO M2A	Seitz TIKRO M3B	Pössl Roadmaster L	Seitz TIKRO M2A
Motor/Getriebe/Technik						
Motorart		Vierzylinder Diesel	Vierzylinder Diesel	Vierzylinder Diesel	Vierzylinder Diesel	Fünfzylinder Diesel
Hubraum (cm³)		1998	2148	2198	2953	2463
Leistung (kW)		96 bei 3500/min	110 bei 3800/min	88 bei 3500/min	100 bei 3600/min	100 bei 3500/min
Drehmoment (Nm)		310 bei 1600–2500/min	330 bei 1200–2400/min	320 bei 2000/min	320 bei 1800/min	300 bei 2000/min
Rußfilter		ohne/ab Mitte 2007 Serie	Serie	ohne	ohne	Serie
Getriebe		Fünfgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb		Frontantrieb	Heckantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Heckantrieb
ABS/BAS/ESP		Serie/ - / -	Serie/Serie/Serie	Serie/Serie/ -	Serie/Serie/ -	Serie/Serie/Serie
Bremsanlage vorne/hinten		Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe
Maße						
Länge/Breite/Höhe (mm)		5720/2000/2800	5920/2000/2820	5780/2070/2820	5899/1990–2090/2850–2915	5920/2000/2820
Radstand (mm)		3750	3665	3800	4078	3665
Spurbreite v/h (mm)		1753/1721	1732/1738	1790/1810	1740/1725	1732/17
Gewichte						
Zulässiges Gesamtgewicht (kg)		3500	3500	3500	3500	3500
Zulässige Achslast vorn (kg)		1750	1650	1850	1870	1650
Zulässige Achslast hinten (kg)		2250	2250	2000	2060	2250
Zulässige Anhängelast, gebremst (kg)		1000	2000	2000	2000	2000
Kraftstoff-Tankvolumen (l)		80	75	90	100	75
Leergewicht gemessen (kg) ¹⁾		2694	2878	2932	3000	2942
tatsächliche Zuladung (kg)		806	622	568	500	558
Achslast vorn (kg)		1616	1588	1680	1722	1632
Achslast hinten (kg)		1634	1662	1570	1528	1618
Testgewicht (kg)		3250	3250	3250	3250	3250
Grundpreis (Euro)		38 900	47 000	40 400	38 199	44 500

¹⁾ inkl. Fahrer 75 kg, Wasser- und Kraftstofftank voll

Sichert beste Plätze.



Mover – das Original von Truma

Die Sonnenseite. Die freie Sicht auf den See. Der ideale Stellplatz macht den Urlaub noch schöner. Und der Original Mover sorgt dafür, dass Sie ihn bekommen. Sichern Sie sich jetzt Ihren besten Platz.

- Elektrisches An- und Abschwenken per Fernbedienung
- Durasoft-Antrieb

Rüsten Sie nach. Leben Sie auf.

www.truma.com

Klimasysteme

Rangiersysteme

Energiesysteme

Heizsysteme

Lufttechnik

Wasserkomfort



reddot design award
winner 2006



Mover

Komfort für unterwegs





Voll in die Eisen: Die Bremsen haben mit dem hohen Gewicht der Mobile zu kämpfen

- Spurwechselverhalten im ADAC-Ausweichtest,
- Innengeräuschmessung,
- Wendekreis.

Überholvorgänge, das zeigen die Mess-Ergebnisse, sind mit den getesteten Fahrzeugen tendenziell leicht zu absolvieren. Mit einem Schalt-

vorgang brachten Beschleunigungszeiten von rund 13 Sekunden gute bis zufrieden stellende Benotungen; einzig der mit 88 kW am schwächsten motorisierte Peugeot blieb in dieser Disziplin mit knapp 16 Sekunden von 60 auf 100 km/h etwas hinter der kräftigeren Konkurrenz zurück. Bei den Prüfungen am Berg indes schlug er sich wacker, wenngleich nicht ganz so souverän wie Renault Master, VW Crafter und Mercedes Sprinter, die beim Anfahren selbst an der 17-Prozent-Steigung keine Probleme an den Tag legten. Lediglich der Ford zeigte hier leichte Schwächen.

Keine der Feststellbremsen hatte im Übrigen Probleme, das schwere Wohnmobil sicher in fester Position zu halten, auch wenn die Handhabung der Handbremshebel insge-

samt unbefriedigend ist. Tief liegend positioniert, sind sie nur mit erhöhtem Kraftaufwand zu bedienen. Ford und Peugeot haben sie dazu noch links neben dem Fahrplatz untergebracht, was bewirkt, dass sie bei geschlossener Tür wegen des geringen Freiraums nur mit Mühe ordentlich zu fassen sind.

Mehrere Vollbremsungen aus Tempo 100 sind nach wie vor nicht gerade die Stärke der Kandidaten. Die Bremswege fallen zwar kürzer aus als bei den Vorgängermodellen, erreichen jedoch noch immer nicht das Niveau durchschnittlicher, moderner Pkw. Bremswege von circa 44 Metern bis knapp 48 Metern auf trockener Fahrbahn sind für die flotten Wohnmobile kein Ruhmesblatt, bedenkt man, dass Personenwagen in aller Regel unter gleichen Bedingungen schon vor der 40-Meter-Marke zum Stillstand kommen. Fading, also das Nachlassen der Bremswirkung bei aufeinander folgenden Bremsvorgängen, trat einzig beim Peugeot auf und kündigte sich während des Tests durch sichtbare Rauchentwicklung an den hinteren Rädern an. Er und seine Kollegen konnten in dieser Disziplin tendenziell nur ausreichende Benotungen einfahren.

Deutlich besser fielen hingegen die Beurteilungen beim sicherheitsrelevanten ADAC-Ausweichtest aus. Mercedes Sprinter und VW Crafter absolvierten sämtliche Fahrmanöver beim abrupten Spurwechsel zwar etwas behäbig doch völlig problemlos und mit großen Sicherheitsreserven – beide sind bereits ab Werk serienmäßig mit dem elektronischen Stabilisierungsprogramm ESP neuester Generation ausgerüstet. Ohne diese Hilfseinrichtung, doch ebenfalls ohne größere Probleme, meisterten Peugeot Boxer und Renault Master die »Elchtest-Gasse«, ▶

Tester-Meinung



»Die Lenkung im Mercedes spricht gut an, ist leichtgängig, recht zielgenau und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Straße.«
Lothar Angermund



»Der Ford ist ziemlich stark untersteuernd ausgelegt. Zudem wankt das Fahrzeug heftig und seine Heizung ist wenig effizient.«
Peter Thywissen

testergebnisse

ADAC	Chassis	Ford Transit FT 350 L 2,2 l TDCI	Mercedes Sprinter 315 CDI	Peugeot Boxer 335 L2 HDI 120	Renault Master	VW Crafter 35
	Aufbau	Seitz TIKRO M4A	Seitz TIKRO M2A	Seitz TIKRO M3B	Pössl Roadmaster L	Seitz TIKRO M2A
Fahreigenschaften						
Überholvorgang		2,7	2,2	3,7	2,6	2,6
Fahren am Berg		3,8	2,6	2,8	2,6	2,4
Fahrverhalten		4,5	2,5	3,3	3,0	2,8
Lenkung		3,5	2,0	4,0	3,0	2,0
Wendekreis		4,4	4,1	4,5	5,3	4,1
Verbrauch		2,6	3,1	2,2	2,2	3,7
Ergebnis		3,6	2,6	3,2	2,8	2,8
Komfort						
Qualität		3,5	2,5	3	3,3	2,5
Federung		3,5	2,5	4,0	2,0	2,5
Sitze/Sitzposition (Cockpit)		4,0	2,0	3,5	2,5	1,8
Bedienbarkeit (Cockpit)		3,0	2,0	2,8	2,5	2,0
Heizwirkung (Cockpit)		5,0	2,5	3,0	4,0	2,5
Innengeräusch (Cockpit Messwert+sub.)		3,2	3,3	3,1	4,4	3,5
Ergebnis		2,8	1,9	2,6	2,3	1,9
Sicherheit						
Sicherheitsausstattung		3,5	1,5	4,5	3,5	1,5
ADAC-Ausweichtest		4,5	1,8	3,3	3,5	2,0
Bremsen		4,1	4,1	4,5	4,1	4,4
Feststellbremse (Haltekraft am Berg 17%)		2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Ergebnis		3,8	2,4	3,9	3,5	2,6
Gesamtwertung						
Einzelwertung Fahreigenschaften		3,6	2,6	3,2	2,8	2,8
Einzelwertung Komfort		2,8	1,9	2,6	2,3	1,9
Einzelwertung Sicherheit		3,8	2,4	3,9	3,5	2,6
ADAC-Urteil		zufriedenstellend	gut	zufriedenstellend	zufriedenstellend	gut

Sat-Empfang der besonderen Art!

NEU

COSMO **Oyster**

GPS gesteuert

SamY **GPS gesteuert**

CARO by Oyster **SAMYS LAR**

Wohin Sie auch in den schönsten Tagen des Jahres fahren: Die ausgereifte Technik unserer vollautomatischen SAT- und Solar-Anlagen sorgt bei höchstem Bedienkomfort für optimalen Empfang und maximalen Wirkungsgrad.

Innovative Technik zum Wohlfühlen

ten Haaft GmbH
Oberer Strietweg 8 · 75245 Neulingen-Göbriichen
Tel: +49 (0)72 37/48 55-0 · Fax: +49 (0)72 37/48 55-50
www.ten-haaft.de · info@ten-haaft.de

tenHaaft

von Schleudern keine Spur. Anders der Ford Transit, er legte auch hier ein eher instabiles Fahrverhalten an den Tag; das kurveninnere Hinterrad hob deutlich sichtbar ab und büßte den Kontakt zur Fahrbahn ein. Will der Fahrer das Mobil bei solchen Manövern einigermaßen unter Kontrolle halten, muss er reichlich am Lenkrad arbeiten.

Weniger versierten Piloten schafft ESP in Extremsituationen fraglos ein beruhigendes Sicherheitspolster; für Peugeot und Renault kann es gegen

Mehrpreis bereits bestellt werden, Ford wird es ab Mitte 2007 ebenfalls in die Mehrausstattungsliste aufnehmen – gut so!

Weit weniger spektakulär verliefen die abschließenden Messungen der Wendigkeit und der Innengeräusche, wobei der Renault Master auch bei der subjektiven Bewertung als ziemlich laut eingestuft wurde, ebenso der VW Crafter, wenn die Motordrehzahlen hoch sind. Er und der Sprinter haben den kleinsten Wendekreis; am unhandlichsten wirkte

der Renault Master – wohl eine Folge des längeren Radstandes.

Die Gesamtbewertung verdeutlicht, dass die neuen Modelle mit guten, respektive zufriedenstellenden Test-Benotungen eine sehr ordentliche Basis für Wohnmobile abgeben. Bleibt die Forderung: ESP sollte zumindest gegen Aufpreis erhältlich sein, tragfähigere Reifen, verstärkte Ventile und wirksamere Bremsen wären wünschenswert, sowie – der Umwelt zuliebe – ein serienmäßiger Rußpartikelfilter. **DIETER S. HEINZ**

Mercedes Sprinter



Der neue Sprinter erreicht im Vergleichstest in einer Vielzahl von Disziplinen Bestwerte. Vor allem in Sachen Fahreigenschaften und Fahrkomfort ist er als Basis für Wohnmobile erste Wahl. Auch seine Sicherheitsausstattung mit serienmäßigem ESP verdient Lob und bringt nun gute Noten beim ADAC-Ausweichtest. Auf ruppiger Straße neigt allerdings das Fahrwerk zum Klappern, und auf der Autobahn wird der Motor ziemlich laut. **Note: 2,3**

VW Crafter



Der optisch markante Crafter führt als Basisfahrzeug für Wohnmobile eher ein Schattendasein. Allerdings zu Unrecht. Im Vergleich wird in weiten Bereichen seine Verwandtschaft zum Mercedes Sprinter deutlich – mit den entsprechend guten Benotungen. Dabei wirkt das Fahrwerk Wankbewegungen etwas effizienter entgegen, und man sitzt besser. Kritik ertete in erster Linie die insgesamt zu kurz geratene Getriebeübersetzung. **Note: 2,4**

Renault Master



Ein guter, eher etwas weicher Federungskomfort kennzeichnet den Renault Master. Dennoch hält sich bei ihm die Seitenneigung bei Kurvenfahrt in Grenzen, und die Richtungsstabilität ist hier die beste aller getesteten Wohnmobile – sicher eine Folge des langen Radstandes. Seine Bremsanlage kommt mit dem Fahrzeug-Gewicht am besten klar; ein ESP gibt es allerdings nur gegen Aufpreis. Negativ fällt bei ihm die geringe Heizwirkung auf. **Note: 2,9**



Peugeot Boxer

Er hat den leisesten Motor aller Konkurrenten. In Kurven ist man mit dem Boxer wieselflink unterwegs, mit nur leichter Tendenz zum Untersteuern und minimalem Aufbauwanken. Auf Kurskorrekturen reagiert er wegen der unpräzisen Lenkung leider nicht spontan genug, und seine Bremsen neigen zum Fading. **Note: 3,2**



Ford Transit

In punkto Fahreigenschaften und -komfort kann der Ford mit seinen Konkurrenten nicht mithalten. Lenkradkorrekturen quittiert der Aufbau mit Schaukeln und das Fahrgestell mit Gieren – auf der Autobahn fühlt man sich mit ihm eher unwohl. Die Motorleistung ist in Ordnung, das Getriebe jedoch ungünstig abgestuft. **Note: 3,4**

FOTOS: DIETER S. HEINZ

DER NEUE TIKRO AUF PEUGEOT BOXER: SO MULTIFUNKTIONAL WIE EIN , SO ALLTAGSTAUGLICH WIE EIN .



www.peugeot-nutzfahrzeuge.de

Tikro
VON SEITZ
www.tikro.info

EINER FÜR ALLE(S)

- Reisemobil, Transporter und PKW in einem
- 1. Platz beim Deutschen Nutzfahrzeugpreis 2006/07, Kategorie Wirtschaftlichkeit
- Absolut alltagstauglich – nur 2,07 m breit
- Bis zu 6,5 m³ Ladevolumen mit großer Heckklappe und Hubbett

Boxer



sehr gut gut zufriedenstellend ausreichend mangelhaft