

passat-cc-lounge.de
mibus-gruppe
Hansastr. 202-211 • Berlin-Weißensee

Team-Caddy:
nur bis zum
21.06.1 Schon ab
12.990,- €
www.mobilus-gruppe.de
Telefon 030 962 762 - 0

SAGEN SIE MAL

Herr Reinhardt

In der vergangenen Woche wurde die sogenannte Biosprit-Verordnung gekippt. Damit bleibt vorerst alles wie es ist. Benzin wird weiter nur fünf statt zehn Prozent Bioethanolanteil enthalten, der Sprit wird nicht teurer, Autofahrer müssen keine Schäden an ihren Fahrzeugen befürchten und auch dem Klima ist geholfen. Ist Biosprit nun generell am Ende?



Dr. Guido Reinhardt, Fachbereichsleiter Nachwachsende Rohstoffe am Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg

Sicherlich nicht, denn das war ja nur ein kleiner Baustein der Biokraftstoffstrategie. Andererseits ist durchaus zu hinterfragen, wie nachhaltig der ein und andere Biokraftstoff wirklich ist. Und da nicht alle wirklich nachhaltig sind, muss auch die Biokraftstoffstrategie in Frage gestellt werden.

Was ist aus ökologischer Sicht überhaupt von Bioethanol, insbesondere von E85 zu halten?

Die Ökobilanz von Bioethanol ist nicht besonders berauschend. Dabei ist es aber egal, ob Bioethanol zu 85 Prozent oder in anderen Mischungen eingesetzt wird.

Das klingt, als wäre es ökologisch sinnvoller, sich völlig von dem Biosprit zu verabschieden ...

Mit bestimmten Biokraftstoffen lassen sich durchaus Klimagase und fossile Energien einsparen. Aber eben nicht mit allen und es gibt auch ökologische Nachteile wie verstärkten Sauren Regen. Insgesamt ist die Nutzung von Biomasse vorzuziehen.

Die Autoindustrie wollte knapp acht Prozent ihres Ziels zur Senkung des Kohlendioxid-Ausstoßes mit Biosprit-Sprit erreichen. Hier ging es um zehn Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Glauben Sie, dass die Hersteller dies nun kompensieren können? Gibt es Alternativen?

Na, klar! Die deutsche Automobilindustrie kann verbrauchsarme Fahrzeuge bauen. Aber will das der Verbraucher? Die Industrie produziert doch das, was nachgefragt wird.

Der Verband der deutschen Automobilindustrie spricht inzwischen bereits vom Biokraftstoff der zweiten Generation. Was ist das?

Das sind zum Beispiel aus Holz oder Stroh gewonnene Biokraftstoffe, die heute noch nicht am Markt sind.

Wo liegen die Vorteile?

Erstens ist die für die Produktion erforderliche Biomasse in sehr großen Mengen vorhanden. Zweitens steht dieser Grundstoff nicht in Konkurrenz zum Nahrungsmittelanbau. Und außerdem können einige dieser Biokraftstoffe der zweiten Generation als sogenannte synthetische Kraftstoffe

Fortsetzung auf Seite C3

WORTE

„Für das Auto könnten wir wahrscheinlich 2 000 Euro mehr verlangen, aber das würde nicht mehr zur Marke passen.“

Fiat-Deutschland-Chef Manfred Kantner zum neuen Fiat 500

PS

Offenbar aus gegebenem Anlass warnt der ADAC vor unseriösen Mietkaufangeboten von Neuwagen im Internet. Oft seien die Betreiberfirmen nicht Eigentümer der Fahrzeuge, sondern hätten diese selbst nur geleast. So könne es passieren, dass der Kunde das Auto am Ende zurückgeben muss. Zudem sei es vorgekommen, dass die Kunden nach geleisteter Anzahlung kein Auto erhalten haben. Beim sogenannten Mietkauf werben Firmen wie zum Beispiel die EU-Car Zentrale (ECZ) mit hohen Rabatten. Der Kunde muss in der Regel eine Anzahlung von rund 50 Prozent des Neuwagenpreises leisten. Im Anschluss folgen über einen Zeitraum von fünf Jahren monatliche Mietraten. Erst am Ende der Vertragslaufzeit geht das Auto dann in den Besitz des Kunden über – wenn man Glück hat. (BLZ)

IMPRESSUM

Verantwortlich: Jochen Knoblach
Layout: Krystin Heinrich

Die Redaktion erreichen Sie unter der E-Mail-Adresse: blz-auto@berliner-zeitung.de



FORD KUGA

Auf der Jagd nach dem Pfifferling

Ein Jahr nach dem Ende des geländegängigen Maverick schließt Ford die Lücke mit dem kompakten Kuga, der sich zugleich als überaus agile Alternative zum VW Tiguan empfiehlt.

VON JOCHEN KNOBLACH

Machen wir uns nichts vor: Die Wahrscheinlichkeit, jemanden auf dem Weg zwischen Reihen-Endhaus und Firmenparkplatz aus einer Gletscherspalte retten zu müssen, ist in diesen Breitengraden nicht sonderlich groß, eigentlich sogar verdammt gering. Aber das hindert Leute, die Sex bei Tageslicht nur noch aus der Erinnerung kennen, und wissen, dass Roger Whittaker nicht der Botschafter Großbritanniens in Frankreich ist, nicht daran, die hohe Sitzposition hochbeiniger Geländewagen als äußerst angenehm zu schätzen.

Das weiß man freilich auch bei Ford, wo der Maverick über Jahre eine stabile Größe im Modellprogramm war – lange bevor man in Wolfsburg ein Projekt namens Tiguan überhaupt in Erwägung zog. Nun gibt es den Ford Kuga, der natürlich als Alternative zum geländegängigen VW zu verstehen ist, aber durchaus ganz eigene Seiten hat. In jedem Fall ist er mehr als der Focus für den ambitionierten Pilzsammler, der gern mal gesperrte Waldwege nutzt, um den märkischen Pfifferling zur Strecke zu bringen.

Die technische Basis stammt tatsächlich vom Focus. Den Allradantrieb übernahm Ford in der Grundform vom V50 der Konzernschwester Volvo. Das Ganze verpackt in jenem als Kinetic-Design bezeichneten und nicht unattraktiven aktuellen Kleidungsstil der Marke. 4,44 Meter liegen zwischen den Kennzeichen. 1,68 Meter sind es von der Reifenunter- bis zur Fahrzeugoberkante. Damit gelingt dem Kuga eine Punktlandung im Revier von Tiguan & Co.

Innen sieht sich der Betrachter dem modernen Ford-Einrichtungsstil gegenüber, wobei die beispielsweise mit Mondeo und S-Max erzeugten Erwartungen durchaus erfüllt werden. Soll heißen: Wer sich in den genannten Fahrzeugen wohl fühlt, dem wird auch das Interieur des Kuga gefallen. Es ist übersichtlich statt überkandidelt, nicht billig, sondern ansehnlich. Zudem sitzt man gut. Der Schalthebel ist angenehm hoch platziert. Hier steht der Ford seinen Konkurrenten in nichts nach. Auch in der zweiten Reihe ist das Platzangebot ordentlich, wenngleich der Tiguan hier wohl etwas mehr zu bieten hat. Vor allem aber ist der VW variabler. Denn während sich dort die geteilt umklappbare Rückbank verschieben lässt, ist die des Kuga fest verankert. Damit ist der hochbeinige Ford allenfalls so flexibel wie ein Kombi. 410 Liter misst das Gepäckraumvolumen hinter der hüfthohen Ladekante. 1410 Liter sind es, wenn die geteilte Rückbank umgeklappt wird. Auch in diesem Punkt sind der Volkswagen (1 510 Liter) und Toyota (1 552 Liter) besser.

Und in Fahrt? Da sorgt dieser Kuga für ein Déjà-vu-Erlebnis, noch bevor der Tageskilometerzähler die ersten 100 Meter quittieren konnte. Es war ziemlich vor genau zehn Jahren,



Zunächst wird der Kuga nur mit einem 136 PS starken Diesel zu bekommen sein. 26 500 Euro beträgt der Einstiegspreis für den Fünfsitzer mit einem 410 Liter großen Gepäckabteil, das sich auf 1 410 Liter erweitern lässt.

als der erste Ford Focus auf den Markt kam und mit seinen fahrdynamischen Qualitäten nahezu jeden Vergleichstest gegen den kurz zuvor gestarteten Golf IV gewann. Das führte später dazu, dass der Golf-Nachfolger eine sehr aufwändige Hinterachse und der damaligen Fahrwerksentwickler von Ford einen Job bei VW bekam. Heute ist er Entwicklungsvorstand bei Bentley, und der Kuga beweist, dass man sich bei Ford nach wie vor glänzend auf die Entwicklung guter Fahrwerke versteht. Hier punktet der Kuga gegenüber der Konkurrenz.

Denn trotz des hohen Aufbaus folgt der Kuga ergeben und mit geringer Seitenneigung den Befehlen des Fahrers, wobei bereits in der Mittellage die kleinste Lenkbewegung die prompte Reaktion des Fahrzeugs zur Folge hat und der Lenker fein und verbindlich über das Geschehen an der Vorderachse informiert wird. Wer direkte Lenkungen mag, wird begeistert sein. Aber auch wer Nervosität befürchtet, liegt nicht ganz falsch, doch da kann geholfen werden. Denn mit ein paar Knopfdrücken lässt sich die Charakteristik und damit das Ansprechverhalten der Lenkung wunderbarerweise in drei Stufen spürbar verändern. Leider gibt es einen solchen Service nicht für das Sechsgang-Getriebe. So muss man seine hakelig-widerspenstige Art hinnehmen. Schade.

Für diesen Eindruck sorgt vorerst ausschließlich die Verbindung mit einem nicht gerade bissigen, aber kräftigen und sehr kultivierten Zwei-Liter-Diesel mit 136 PS. Der macht 180 km/h möglich und verlangt im Schnitt 6,4 Liter Diesel. Zudem gibt es den Kuga mit Frontantrieb, was ihn etwas schneller, etwas sparsamer und preiswerter macht. Denn statt 28 500 Euro sind dann nur 26 500 Euro zu zahlen. Und wer sich eher für einen Benziner interessiert, muss sich bis Jahresende gedulden. Dann schiebt Ford einen Fünfzylinder nach. 200 PS werden versprochen.

Praktisch und serienmäßig: Das Heckfenster des Kuga lässt sich separat öffnen.

KONKURRENZ



VW Tiguan: Den 4,43-Meter-Offroader mit Allradantrieb gibt es ab 26 700 Euro. Die 140-PS-Dieseldiesel-Version kostet 28 800 Euro. Das Laderaumvolumen misst hier mindestens 470 Liter. Frontgetriebene Modelle kommen im Sommer.



Toyota RAV4: Wird der 4,40-Meter lange Japaner mit dem 136 PS starken 2,2-Liter-Diesel bestückt, sind 28 600 Euro zu zahlen. Der RAV4 ist ausschließlich mit Allradantrieb zu bekommen.



Nissan Qashqai: Diesen Kompaktwagen gibt es auch mit Frontantrieb. Die 150-PS-Dieseldiesel-Variante kostet 24 850 Euro. Für den Herbst ist noch eine auf 4,54-Meter verlängerte siebensitzige Version angekündigt.

NEWS

Fiat Topolino kommt 2009

Einen Kleinstwagen unterhalb des Fiat 500 will der italienische Hersteller spätestens Ende 2009 unter der Bezeichnung „Topolino“ auf den Markt bringen. Die „kleine Maus“ soll trotz geringer Ausmaße ein vollwertiger Viersitzer werden und neben dem Panda und dem 500 im polnischen Fiat-Werk in Tychy vom Band rollen. Für 2010 ist zudem die Produktion eines Billigautos auf Basis des Panda geplant. Ungeklärt ist bislang jedoch, ob dieses Fahrzeug unter dem Fiat-Label auf den Markt gebracht wird.

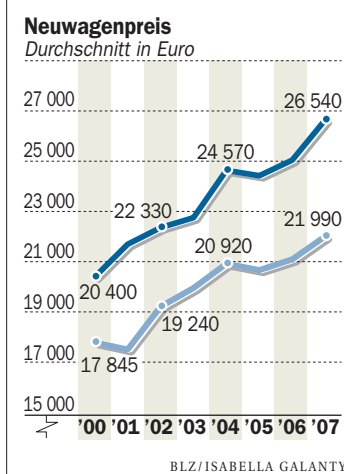
Elektro-Smart für Los Angeles

Mit einer Lithium-Ionen-Batterie soll bereits im kommenden Jahr ein Elektro-Smart ausgestattet werden. Der Pilotversuch könnte laut der Zeitschrift „auto motor sport“ in Los Angeles stattfinden, und damit in der Stadt, in der sich der Cityflitzer innerhalb der USA am besten verkauft. Bereits seit vergangener September läuft ein auf vier Jahre angesetzter Pilotversuch mit einem rein elektrisch betriebenen Smart in London.

Öko-Tuning ist wirkungslos

In einem Test von Autobild und ZDF erwies sich das sogenannte Öko-Tuning, durch das eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs erreicht werden soll, als wirkungslos. Weder Magnete zur positiven Beeinflussung der Benzinmoleküle noch Luftstromoptimierer zügelten den Kraftstoffdurst der Aggregate. Ein System zur Erhöhung des Drehmoments konnte gar nicht erst installiert werden. Beim Chiptuning vermehrten sich zwar die Pferdestärken des Motors, der Verbrauch sank dagegen nicht.

MARKT



Ost-West-Differenz bleibt bestehen

Im vergangenen Jahr gab der deutsche Neuwagenkäufer im Durchschnitt 25 970 Euro für sein neues Auto aus. Damit bescherte er den hiesigen Händlern einen Jahresumsatz, der mit fast 82 Milliarden Euro etwa dreimal so groß ist wie das Bruttoinlandsprodukt Luxemburgs. Unterschiede im Kaufverhalten in den alten und in den neuen Bundesländern gab es weiterhin. Denn während im vergangenen Jahr im Westen 26 540 Euro in ein neues Auto investiert wurden, ließ man sich im Osten den Neuwagen nur 21 990 Euro kosten. Das Interessante dabei: Seit dem Jahr 2000 hat sich die Differenz der ausgegebenen Beträge kaum verändert.

