



Vergleich: Ford Tourneo versus VW Caravelle

Muss es immer Premium sein?

Schlicht und einfach – das war einmal bei Ford. Die neue Generation des Tourneo zielt jetzt mit mehr Chic und moderner Technik auf den Caravelle von VW. Kann sich der arrivierte Norddeutsche gegen den Kölner behaupten?

Schon sein Auftritt macht neugierig – der Ford Tourneo Custom und erst recht die längere Variante kommt wie aus einem Guss daher. Seine 215er-Räder stehen stämmig in den Radhäusern, und das Beste ist der cW-Wert von 0,37. Damit zählt der neue Ford zu den Besten seiner Klasse. Der VW-Klassiker kommt eher zeitlos schlicht daher, mit geraden Linien, die „quadratisch, praktisch, gut“ versprechen. Vielleicht noch wichtiger: Er gilt als klassenloses Gefährt, das mit entsprechender Ausstattung auch gut genug für VIP-Einsätze wäre. Der neue Ford drängt sich nach vorn, wenn das Stichwort Sicherheit fällt. Als Einziger seiner Klasse hat er im Euro N-Cap-Verfahren fünf Punkte kassiert.

Wer sicherheitsbewusst denkt, kommt an ihm nicht vorbei. Ford prescht voran, mit Fahrspurasistent, Müdigkeitswarner, Notbremslicht und Notrufassistent, wenn die Airbags auslösen. ESP ist natürlich immer an Bord, natürlich mit Ladungserkennung. Das bekommt der VW auch mit auf den Weg, und zwar schon lange. Weitere elektronische Helfer wird erst das Nachfolgemodell T6 bieten – Vorteil also für den Kölner.

Mehr oder weniger gleich

Bei den Außenmaßen nehmen und geben sich die beiden Kontrahenten nicht viel, der lange VW ist 6 cm länger, der Ford dagegen 8 cm

ANZEIGE

BUSTOWN
Alles was ein Bus braucht!
Boeckels
021 54/95 80-0
www.boeckels.de

breiter. Das zulässige Gesamtgewicht liegt unisono bei 3.000 kg, der VW wiegt leer 90 Kilo weniger. Doch seine 835 kg Nutzlast reichen dem Ford vollauf für Passagiere und Gepäck. Neben sieben Mitfahrern dürfen es hier stattliche Koffer sein, unser VW beschränkt sich hier auf ein homöopathisches Gepäckvolumen. Er tritt als Neunsitzer mit vier Sitzreihen an, die hohen Komfort und reichlich Beinfreiheit bieten – alternativ dazu kann der VW Caravelle auch mit zwei

Standardsitz-



bänken im Fond und reichlich Kofferraum geordert werden. Das Fahrgastabteil des VW präsentiert sich appetitlich angerichtet, für jede Sitzreihe gibt es Licht und Luftausströmer. Wobei die Klimaanlage im VW-Kleinbus mit 3-Zonen-Regelung verwöhnt und sich sehr fein regeln lässt, auf langen Strecken werden auch im Fond keine Nehmerqualitäten verlangt.

Auch mit einem Ford Tourneo Custom muss man hier nicht zurückstecken, zumal

der lange Custom mit umfangreicher Titanium-Ausstattung antritt. Ein ansehnlicher textiler Dachhimmel, eine Klimaanlage fürs Personal und für den Fahrgastraum – dazu noch attraktive Sitze mit feinem Lederbezug – mit dem neuen Ford kann man sich bei den Kunden sehen lassen. Nur die knappe Fenstergröße in der letzten Reihe vermiest den Mitfahrern die Sicht auf die Umgebung.

Genug der Typenkunde, die Wahrheit liegt auf der Straße. Schon die Türen fühlen sich anders an, wenn man in den Ford einsteigt. Mit einem satten Plopp statt bisher flattrig-blechern fallen sie ins Schloss, das kann der VW nicht besser. Der hält freilich seine elektrische Schiebetür dagegen, ein Plus gerade im professionellen Einsatz. Am Fahrerplatz sitzt man da wie dort gut, der Ford bekommt jetzt die Sitze, die er längst verdient. Und ein Lenkrad, das sich in Höhe und Neigung vielfach verstellen lässt. Der Joystick geht gut zur Hand und kollidiert nicht mit dem rechten Bein. Plug and Play, das funktioniert im Tourneo nicht, die Mittelkonsole mit ihren vielen Tasten und Knöpfen verlangt vorab eine Grundorientierung. Und das Lenkrad ist mit Radio und Bordcomputerbedienung plus Tempomatregelung heillos überfrachtet. Auch die Audio- und Navigationssysteme machen es dem Fahrer nicht auf Antrieb leicht.

Auf der Straße

Die gehobene Ausstattung hält Regen- und Lichtsensor bereit, hier schmeichelt der Custom seinem Fahrer mit hoher Komfortnote. Die den Tourneo-Chauffeur auch beim Fahren nicht enttäuscht: Schon nach dem Anlassen des Vierzylinder-Diesels fällt der in leisen



Von oben:

- **Ordentliche Sitzqualität im Ford**
- **Wahlweise bei VW: neun Sitze auf vier Reihen mit luftigem Abstand, feiner Klimakomfort mit 3-Zonenregelung**
- **Deutlich verbesserte Sitzposition für den Fahrer, nicht intuitiv zu bedienende Schalter und Bedienelemente**
- **Plug and play im VW: einfache Bedienoberfläche, automatisiertes DSG-Getriebe**



A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Komplettanlagen
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA[®]
 D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 Telefax -28
 www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de

Technische Daten: Ford Tourneo Custom L2, 125 PS

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	5.339 x 1.986 x 1.972 mm
Radstand	6.090 mm
Nutzlast	835 kg
zul. Gesamtgewicht	3.000 kg
Achslast vorn/hinten:	1.700/1.725 kg
Kofferraumvolumen	max. 8,5 m³ (mit Toilette)
Kraftstofftank	80 l
Zul. Anhängelast	1.650 kg

Motor

Quer montierter Diesel-Vierzylinder, 4 Ventile pro Zylinder, VTG-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 5 mit Abgasrückführung, Oxikat und Partikelfilter.

Hubraum	2.198 cm³
Leistung	114 kW/125 PS bei 3.500/min
Max. Drehmoment	350 Nm bei 1.500–2.000 /min

Kraftübertragung

Frontantrieb, synchronisiertes Sechsganggetriebe

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen; hinten starre Rohrachse an Einblatt-Parabelfedern. Bereifung 215/65 R16 C.

Bremsanlage

Hydraulische Scheibenbremsen vorn und hinten; ABS, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung; lastabhängiges ESP mit Anfahrhilfe und ASR, Gierwinkelkontrolle, integrierte Überroll-Prävention.

Messwerte

Leergewicht	2.165 kg
Testgewicht	2.990 kg

Beschleunigung:

0–60 km/h	5,6 s
0–80 km/h	8,4 s
0–100 km/h	13,0 s

Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
-----------------------	----------

Elastizität:

80–120 km/h/6.G.	22,6 s
------------------	--------

Innengeräusche in db (A)

80 km/h	64,8
120 km/h	69,7

Verbrauch Normalstrecke:

100 km/h	8,14 l
----------	--------



Den Standardsprint erledigt er sportlich in 15 Sekunden, schneller als 157 km/h darf der Custom auf der Autobahn nicht laufen.

Gleichlauf, das harte Prasseln des Vorgängers wurde ihm abtrainiert. Wer angesichts reichlicher 350 Nm ein fulminantes Anfahrvermögen erwartet, wird enttäuscht. Sorgloser Umgang mit der Kupplung wird mit holprigen Starts bezahlt, der Custom verlangt stets nach etwas Drehzahl und einen feinfühligem linken Fuß. Erst wenn das 2,2-l-Triebwerk mit seinen 125 PS auf Touren kommt, beschleunigt der Ford artgerecht. Den Standardsprint erledigt er sportlich in 15 Sekunden, schneller

als 157 km/h darf der Custom auf der Autobahn nicht laufen. Eine Frage der R-Bereifung, wie man vom Hersteller hört, der sich die nächstteure S- oder T-Reifen-Kategorie spart.

Davon kann bei VW natürlich keine Rede sein. Die Techniker spendieren dem Caravelle standesgemäße 17-Zöller-Niederquerschnittsreifen, der lange Neunsitzer rennt mit seinen 140 PS locker 172 km/h. Ein Turboloch oder Anfahrschwäche – Fehlanzeige. Weil ja ein famoses Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen die Schaltarbeit und den Anfahrvorgang regelt. So erledigt der VW den Standardsprint zwei Sekunden schneller. Das Durchzugvermögen in großen Gang (von 80 bis 120 km/h) ist nicht überragend (20,5 s), aber wer verlässt sich nicht lieber auf die sou-

veräne Schaltarbeit des DSG-Getriebes? Fest steht: Der relativ kleine Vierzylinder kommt mit dem Fahrzeugformat überraschend gut zurecht, es müssen auch nicht die 180 PS der Topversion sein.

Der Ford braucht für den Zwischenspur (80 auf 120 km/h) im 6. Gang 23 Sekunden, der Diesel dreht gemächliche 1.900 Touren. Die lange Achsübersetzung ist's, die ihm zusetzt. Wer jetzt an den 155-PS-Motor denkt, der sollte ihn im Vergleich erst mal pro-

befahren. Wir meinen, man kann darauf verzichten – er bringt den Dreitonner nur wenig schneller auf Trab. Ein automatisches Getriebe, mit Wandler oder ein Doppelkupplungsgetriebe, das wärs, ist aber für den Tourneo nicht zu bekommen. Stattdessen gibt es ein flinkes Handschaltgetriebe mit sechs Gängen, dessen Joystick-Schalthebel geführt durch die Gasen eilt. Man braucht es oft, ein steter Quell der Freude, wenn der Vierzylinder auf der Landstraße im vierten und fünften Gang drehen darf. Dann wieselt der Ford-Fronttriebler mit seiner blattgefederten Hinterachse um die Kurven und imponiert mit sportlicher Präzision. Die mehr als ordentliche Straßenlage beeindruckt, trotz straffer Kennung wird Kurvenfreude nicht mit Härte erkaufte.

ANZEIGE



Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.bus-fahrt.com

Technische Daten: VW T5 Caravelle L2 TDI BMT

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	5.391 x 1.904 x 1.990 mm
Radstand	3.400 mm
Nutzlast	925 kg
zul. Gesamtgewicht	3.000 kg
Achslast vorn/hinten:	1.575/1.600 kg
Zul. Anhängelast	2.500 kg

Motor

Quer montierter TDI-Vierzylinder, 4 Ventile pro Zylinder, VTG-Turbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Euro 5 mit Abgasrückführung, Oxikat und Partikelfilter.

Hubraum	1.968 cm ³
Leistung	103 kW/140 PS bei 3.500/min
Max. Drehmoment	340 Nm bei 1.750–2.500 /min

Kraftübertragung

Frontantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen; hinten Einzelradführung an Schräglenkern und Schraubenfedern. Bereifung 225/55 R17 C.

Bremsanlage

Hydraulische Scheibenbremsen vorn und hinten; ABS, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung; lastabhängiges ESP mit Anhängerstabilisierung.

Messwerte

Leergewicht	2.075 kg
Testgewicht	2.968 kg

Beschleunigung:

0–60 km/h	5,6 s
0–80 km/h	8,4 s
0–100 km/h	13,0 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Elastizität:	
80–120 km/h/6.G.	20,5 s

Innengeräusche in db (A)

80 km/h	64,9
120 km/h	68,8

Verbrauch Normalstrecke:

100 km/h	7,5 l
----------	-------

Im VW Caravelle findet er allerdings seinen Meister. Mit seinem aufwändigen Fahrwerk rollt er sanfter ab und poltert auf Schlechtwegstrecken kaum, trotz Niederquerschnittsbereifung. Auf Autobahnen fährt er stoisch geradeaus und verlangt von seinem Fahrer kaum Korrekturen. Und kurvenreiche Strecken gehen dem VW-Fahrer gut zur Hand, kongenial assistiert dabei das DSG-Getriebe mit dem stets passenden Gang. Bestnoten verdient die Freilauffunktion des Getriebes, die nur in Verbindung mit Blue-Motion-Technologie zum Einsatz kommt. Wenn man rechtzeitig vom Gas geht, rollt der Dreitonner ohne Energieeinsatz kilometerweit. So wundert es nicht, dass der VW bei maßvollem Einsatz mit 7,5 Liter Diesel 100 Kilometer weit kommt. Der Tourneo Custom hat übrigens 8,1 Liter Diesel verbrannt, gewiss ein guter Wert in diesem Geschäft.

Kraftstoffverbrauch ist relativ

Hier darf ein Hinweis nicht fehlen: Einen richtigen Vergleichstest können wir nicht bieten, die beiden Kontrahenten wurden an verschiedenen Tagen gefahren. Deshalb sollte man die Messergebnisse nicht auf die Goldwaage legen. Der sparsame VW braucht im weniger achtsamen Umgang rund 9,5 l/100 km, Freunde forcierter Fortbewegung werden ihn mit 11 l/100 km betreiben. Ein zeitgemäßer Kraftstoffkonsum, den auch der Ford-Kunde erzielen kann. Der natürlich markenspezifisch „viel

Auto fürs Geld“ erwartet, doch der neue Tourneo Custom ist kein Billigheimer mehr. Für 34.000 Euro ist der lange Custom zu haben, inklusive reichhaltiger Grundausstattung, das elitäre Titanium-Paket für 2.000 Euro ist sein Geld wert. Gleichstand bei den Motoren, beide Hersteller setzen noch auf Euro-5-Triebwerke. Etwa 1.500 Euro mehr als der Ford kostet der Altmeister von VW, der dann bereits sein ausgezeichnetes DSG-Getriebe ins Spiel bringt. Die Optionsliste ist solange wie ein Lexikon – alles kostet extra, aber der VW lässt sich perfekt zum Kleinbus-Profi konfektionieren. Für nächstes Jahr ist ein neuer VW-Bus angekündigt, der T6 wird dann größere Fort-Schritte wagen.

Wolfgang Tschakert



Der sparsame VW Caravelle braucht im weniger achtsamen Umgang rund 9,5 l/100 km.

SPHEROS

Best Bus Climate

- Klimaanlagen
- Heizungen
- Luken / Lüfter
- Regelungen
- Service
- Originalteile

www.best-bus-climate.com