Foto: Mitsubishi

Mitsubishi | L200, der Fünfte

– Der Pick-up-Dauerbrenner rollt ab Sommer in seiner fünften Auflage vor – dann mit neuem 2,4-Liter-Diesel (154 und 181 PS), neuen Sechsganghandschalter und Fünfgangautomatik sowie verlängertem Ölwechselintervall (von 15.000 auf 20.000 Kilometer). Als Helferlein agieren unter anderem der Spurhalteassistent und der Anhängerstabilisator. Auch Bi-Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrleuchten sind an Bord. | *rs*

Iveco | Automatik im Daily

– Der italienische Lastesel ist nun mit einer Acht-Gang-Wandlerautomatik orderbar. Neben dem Eco-Modus gibt es die Power-Stufe für einen kleinen Zwischenspurt im Italiener. Die Automatikversion gibt es in drei Varianten (Urban, Regional, International). Die Technik soll nicht nur gewichtsneutral zum Handschalter, sondern auch verschleißarm sein. Wer zum Hi-Matic-Getriebe greift, wird laut Iveco mit zehn Prozent geringeren Wartungs- und Reparaturkosten belohnt. | *rs*

Citroën | Der sechste Gang

– Wie sein Konzernbruder Peugeot Partner (siehe rechts) blinzelte auch der Citroën Berlingo mit seiner neuen Schürze und den LED-Tagfahrlichtern in den Genfer Salonhallen. Der 4,38 Meter lange Franzose erhält nicht nur die Active City Brake für Gefahrenbremsungen, sondern auch Euro-6-Motoren, die im Schnitt gut 4,1 l/100 km verbrauchen sollen (CO_2-Wert: 109 g/km). Das Top-Modell wird erstmalig mit 6-Gang-Handschaltung angeboten. Das Doppelwinkel-Modell wird weiterhin wahlweise zum Electric. | *rs*

Foto: Citroën

Mercedes-Benz | Surrender Business-Van

– Die schwäbische Familie der kräftigen Doppelherzen wächst weiter und erfasst nun auch den Van-Bereich. Das eben im Mercedes C 350e (siehe Autoflotte 3/2015, S.34) eingepflanzte Hybridsystem soll künftig auch in der edlen V-Klasse werkeln und für einen Kompromiss zwischen den Extremen Power und Verbrauch sorgen. In Zahlen liest sich dieses Vorhaben wie folgt: Ein 210 PS starker Vierzylinderbenziner mit einem maximalen Drehmoment von 350 Newtonmetern (Nm) wird durch einen 90 kW starken Elektromotor (340 Nm) ergänzt. Zusammen bringt das Plug-in-Duo bis zu 333 PS und 600 Nm auf die Fahrbahn. Der bisher nur als „Concept V-ision" auf dem Genfer Auto Salon vorgestellte Prototyp soll bis auf einen Topspeed von 206 Stundenkilometern

spurten und bei sparsamer Fahrweise – sprich bei einer Begrenzung auf 80 km/h – bis zu 50 Kilometer im Stromermodus surren können. Der Normverbrauch soll dabei auf weniger als 3,0 Liter je 100 Kilometer fallen, was gut 71 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer entspricht. Als eines der Bonbons im Interieur warten auf die Käufer die Executive-Sitze, die ein Fahrgefühl wie in der S-Klasse versprechen. | *rs*

Foto: Daimler

VWN | Maxi-Formel: Ein halber Meter mehr Caddy für 3.805 Euro mehr Grundpreis

– Fast jeder dritte Käufer des Caddy greift zum Maxi. Der XXL-Niedersachse fährt im Juni wie sein kleiner Bruder überarbeitet zum Händler (siehe Autoflotte 3/2015, S. 44). Der Maxi streckt sich gegenüber dem klassischen Caddy um fast eine halben Meter (plus 47 Zentimeter), was

gleichzeitig dem Radstand zugutekommt (plus 32 Zentimeter). Vor allem die Passagiere in den beiden Sitzreihen im Fond werden dies goutieren. 530 Liter Gepäck können in der Van-Version mitreisen. Als Lastenesel konfiguriert sieht dies anders aus. Der Verzicht einer oder beider hinteren Sitzreihen wird mit einem Stauraum von 1.350 respektive 3.700 Litern belohnt – das sind 848 Liter mehr als beim Caddy. Nutzlastoptimiert fasst der in Poznan gebaute Stadtlieferwagen bis zu 4,7 m^3 und etwas über eine Tonne Zuladung (1.005 Kilogramm). Als Kastenwagen kostet der VW Caddy Maxi ab 18.590 Euro, als Pkw-Version 18.960 Euro. Damit liegt er 3.805 Euro über dem kleinen Bruder. | *rs*

Foto: VWN

Peugeot | Neue Partnerwahl beginnt

– Nach dem Boxer frischt die Löwenmarke auch den kleineren Partner leicht auf. Die sparsamsten Motoren der künftigen Euro-6-Palette (sieben Motoren mit 75 bis 120 PS) kommen mit CO_2-Werten von 106 respektive 109 Gramm (im Pkw-Derivat Tepee) je Kilometer vorgefahren. Eine Pure-Tech-Sparversion soll es dann Anfang 2016 geben. Als Transporter fasst die Langversion (L2) bis zu 4,1 m^3. Mit 1,23 Meter Breite zwischen den Radkästen passen zwei Europaletten in den Franzosen, der nun mit einer etwas markanteren Front auf Kundenfang geht. Die Tepee-Käufer können sich unter anderem auf das sieben Zoll große Touchdisplay freuen, das nun die Mirror-Link-Funktion unterstützt. Sinnvolle Features sind die Parksensoren vorn und die Rückfahrkamera. Weiterhin im Programm ist der Stromer Partner Electric mit theoretisch 170 Kilometern Reichweite. Als Telematiklösung für Flotten bietet Peugeot „Connect Fleet Management" an, was es in drei unterschiedlichen Paketen zu ordern gibt. | *rs*

Foto: Peugeot