

Biler

Biltest: Klassikeren løb med sejren

Det var VW Transporter i seneste 140 hk Blue-Motion udgave der sejrede, da Mester Tidende samlede seks varebiler i 1-tonns klassen til en herredyst

Mester/Biltest

Af Carsten Teiner
Foto: Kasper Teiner

Hvad skete der lige dér ?

Feltets ældste varebilmodel, VW Transporter, kørte fra alle de nye varebiler i klassen af 1-tonns biler i vores sammenligningstest. Men den robuste tysker med den nyeste og smidige 140 hestes BlueMotion teknik begejstrede de fire dommere, der består af entreprenører og håndværkere fra Midtsjælland. Og sejren var suveræn. 21,5 point foran nummer to, Transit.

Det mest interessante er vel, at dens afløser allerede dukker op næste år, så det bliver interessant, hvordan den så bliver modtaget. Men den sidste produktion af en given bilmodel er i reglen den bedste. Så er børnesygdommene luget ud.

Dog har BlueMotion udgaven hidtil kun kunnet fås med 114 hk, så bestykningsgen med 140 hk er ny.

Test med flere nyheder

Til denne test havde vi ellers samlet de fleste af årets nyheder i klassen. Det vil



Til testen lånte vi ballast i form af big-bags med sand/grus/mørtel af STARK i Osted. Hver bil blev læsset med ca. 800 kg. Her ses testholdet flankeret af trælastdirektør Jan Kreibke (tv) og dagens truckfører, Michael Ringø.

sige de nye Opel Vivaro/Renault Trafic modeller, den nye Mercedes-Benz Vito, den nye Fiat Ducato, der jo blev Årets Varebil 2014 i Danmark i foråret, og så de seneste par års bestseller, Ford Transit Custom.

Ford Transit Custom fik andenpladsen kun 6,5 point foran Vivaro/Trafic – men så var der 11,5 point ned til den allernyeste deltager, Mercedes-Benz Vito, som alle syntes kørte glimrende og havde en flot finish.

Men hjulstøjen fra de ultra lavprofilede dæk på dyre 19 tommer specialfælge var udtalt, og samtidig mente mange af testkørerne, at den var for dyr i den testede udgave. Basisudgaven til 220.000 kr. er dog på niveau med vinderen af testen. Alligevel er der enighed om, at kvalitet koster.

Bilen kom ekspres til vores test mellem to kundearrangementer i det jyske. Og det var godt klaret af importøren. Nok også derfor, at bilet var stilet med de mere end 20.000 kr. dyre fælge og dæk.

Meget for pengene

Sidstepladsen gik til Fiat Ducato. Mest fordi den virkede lidt stor i forhold til de andre biler i testen. Men man får ekstremt meget for de 180.000 kr., som den koster – endda proppet med udstyr og med en opdateret og meget smidig 2,3 liters turbodiesel motor.

Men motoren støjede ifølge dommerne lidt for meget, men den hører jo også til en halv klasse højere oppe. Den store kasse virker også mere vindfølsom og det er klart sværere at

komme ind bag rattet i den store bil.

Der var bred enighed om, at Vivaro/Trafic kørte godt med en kvik 120 hestes biturbomotor. Bilen er fortsat noget kompakt, men der er god plads og kørestillingen er god. Kun spejlene syntes vores testkørere ikke om. Til gengæld er vidvinkelsspejlet i højre solskærm smart fordi det fanger de bløde trafikanter på siden af bilen.

iPad-eller?

Bedste kørestilling har Transporter efterfulgt af Mercedes og tvillingerne fra Opel og Renault. Sæderne i Vito er fremragende – instrumenteringen dog lidt kedelig. Der er ikke så mange smarte detaljer så som i-Pad holder på instrumentbordet som i de

andre nyheder. Men Mercedes vil ikke have man skal køre og arbejde med iPad på én gang – derfor er det fra-valgt.

Smidige og vakse

Mester Tidendes testkørerpånel består af entreprenører og håndværkere, der kører med deres biler og entreprenørmaskiner dagligt. De forstår, hvad der hører til godt "værktøj" – og her hører bilen også til.

Denne gang var der fire mand, som minutiøst gennemgik hver bil efter Mester Tidendes nyudviklede skema med 15 punkter. Der var ikke enighed om, hvor mange point, bilerne skulle have, men alle kunne lidt Transporteren, der fik to første- og to andenpladser. Vito fik som Transit en førsteplads, mens Fiat fik en enkelt andenplads – lige som Vivaro/Trafic.

Testen foregik i omegnen af Osted nær Roskildepå Midtsjælland, hvor der bl.a. var indlagt en obligatorisk rute på 15 km. med flere stigninger, så trækraften kunne testes. Her er Ducatos 2,3 liters maskine helt imponerende – trækker rent i sjettede gear fra 50 km/t

- men også Transporter gør det godt. Flere manglede smidighed med kørsel i højt gear med lav fart. Gearene skal bruges i både Vito og Vivaro/Trafic og i Transit.

Vil man køre sporty er Transit Connect fortsat i spidsen i feltet. Transporter er måske lidt mere tung i det og Ducato lige stor nok til narrestreger. Vito er nok lidt mere sporty end Vivaro/Trafic. Men skal det være sjovt, så er Ford suveræn.

Læsset med 800 kg

Til testen lånte vi ballast i form af big-bags med sand/grus/mørtel af STARK i Osted. Hver bil blev læsset med ca. 800 kg. Der er stor forskel på, hvor stor nyttebelastning, der er i de testede biler - fra 800 kg. i Transit til over 1.300 kg. i Vito i den testede 114-udgave.

Trailermæssigt har både Transporter og Ducato mulighed for 2,5 tons på kroge. De fleste af bilerne har trailerstabilitets kontrol, hvis anhængertrækket er monteret på fabrikken.

Ducato kommer med fabriksmonteret anhængertræk inden længe, fortæller importøren.

RESULTAT AF BILTEST

1.	VW Transporter	260,5 point
2.	Ford Transit Custom	239,0 point
3./4.	Opel Vivaro	232,5 point
3./4.	Renault Traffic	232,5 point
5.	Mercedes-Benz Vito	221,0 point
6.	Fiat Ducato 2,3	218,5 point

SPECIFIKATIONER FOR DE SEKS BILER I TESTEN

	VW TRANSPORTER 2,0 TDI BLUE MOTION	OPEL VIVARO 1,6 CDTI BITURBO	FORD TRANSIT TDCI 270 TREND	MERCEDES-BENZ VITI CDI 114 LANG	FIAT DUCATO L1H1 2,3 MJT TECH	RENAULT TRAFFIC 1,6 TDCI BITURBO
Slagvolumen	1.968 ccm	1.598 ccm	2.198 ccm	2.143 ccm	2.300 ccm	1.598 ccm
Ydelse	140 hk. V. 3.500 omdr.	120 hk.v.3.500 omdr.	125 hk.v.3.500 omdr.	136 hk.v.3.800 omdr.	130 hk.v.3.600 omdr.	120 hk.v. 3.500 omdr.
Drejningsmoment	340 Nm v. 1.750 omd.	320 Nm. V. 1.500 omdr.	350 Nm	330 Nm v.1.200 omdr.	320 Nm v. 1.800 omd.	320 Nm v. 1.500 omdr.
Topfart	173 km./t.	171 km./t.	157 km./t.	184 km./t.	155 km./t.	171 km./t.
Acceler. 0-100 km./t.	12,2 sek.	Ikke oplyst	Ikke oplyst	11,8 sek.	Ikke oplyst	Ikke oplyst
Gear	6	6	6	6	6	6
Træk	Forhjulstræk	Forhjulstræk	Forhjulstræk	Baghjulstræk	Forhjulstræk	Forhjulstræk
Totalvægt	2.900 kg.	2.900 kg	2.700 kg.	3.050 kg.	3.000 kg.	2.900 kg.
Nyttelast	955 kg.	1.160 kg	800 kg.	1.314 kg	1.226 kg.	1.160 kg.
Læsehøjde	566 mm	552 mm	444 mm	558 mm	535 mm	522 mm
Forbrug, gennemsnit	15,6 km./l.	16,9 km./l.	14,5 k./l.	15,4 km./l.	15,7 km./l.	16,9 km./l.
CO2-udslip	164 g./km.	155 g./km.	183 g./km	171 g./km.	160 g./km.	155 g./km.
Grøn ejeravg. 1/2 årlig	2.910 kr.	2.930 kt.	3.680 kr.	3.290 kr.	3.290 kr.	2.930 kr.
Trailervægt	2,5 tons	2.000 kg.	1.900 kg	2.000 kg	2.500 kg.	2.000 kg.
Trailerstabilitet	Ja	Ja	Ja	Ja	Ikke oplyst	Ja
Pris testbil plus moms	253.364 kr.	224.106 kr.	207.140 kr	277.332 kr.	182.886 kr.	202.900 kr.
Pris fra plus moms	237.599	199.780 kr.	190.937 kr.	222.555 kr.	180.000 kr.	

Biler

VW TRANSPORTER: Alder ingen hindring

Det er 11 år siden VW præsenterede T5-modelserien. At bilen i nyeste BlueMotion udgave slår alle de nye konkurrenter er et bevis på, at bilen er tæt på fejlfri

Mester/Biltest

Af Carsten Teiner
Foto: Kasper Teiner

Det er i en bils sidste leveår, at det er bedst – så er alt prøvet efter. Bilen er tæt på fejlfri. Det er måske forklaringen på, at VW Transporter løb med sejren her i MesterTidendes gruppetest.

Testkørerne var meget glade for den. Bilen kører godt, der er en god komfort og den er rigtig godt skruet sammen.

Lidt maulurt er måske instrumentbrættet, hvor der ikke er så meget aflægsplads, som moden anno 2014 påbyder.

Plus/minus

Volkswagen Transporter

- Dejlig bil at køre
- Vel meget støj ved acceleration
- Mangler aflægsplads i kabinen
- Man føler sig hjemme
- God siddekomfort
- Smidig motor
- Fint gearskift
- Højt kvalitetsniveau
- God kørestilling bag rattet
- Højre knæ tæt på gearkonsol

Smidig kørsel

Seneste Transporter blev opdateret i 2010 med samme frontdesign som f.eks. Passat og Caddy og fik 16-ventil motorer og common rail teknologi. Det har gjort bilen meget smidigere.

Den 140 hestes motor BlueMotion er udviklet for at give bedre miljø – det vil sige gennem lavere brændstofforbrug.

Bilen har fået stop/start

teknik, den samler energi op ved opbremsninger, dækkene har lav rullemodstand og der er foretaget enkelte aerodynamiske ændringer.

Bilen kører en smule længere på literen, men det betyder en del på regnskabet. Den nye teknologi betyder også smidigere kørsel også med læs, så mon ikke motoren går videre til den nye T6, når den kommer næste år.

I hvert fald er den ikke

kun grøn. Motoren er ganske smidig og trækker fint op ad bakkerne med læs. Vil man have trailer, kan man vælge en på 2,5 tons.

Man sidder en smule lodret i en Transporter – så skal man bruge den til langture, skal man i hvert fald få en prøvetur, før man handler.

3 års garanti

På vejen har man i Transporter en meget velkørende bil med gode præstationer

og et rimeligt godt vejgreb, dog uden at matche Ford helt. Sikkerheden er basalt stadig fra 2003, så den kan ikke så meget som de nyeste modeller hos konkurrenterne, men der er da esc/ESP stabilitetssystem.

Transporter har i årevis kæmpet om førstepladsen i salgsstatistikkerne med Fords Transit, men siden Ford ændrede strategi og lancerede den 1-ton Custom, er Transit blevet den mest solgte varebil i

Danmark - ofte dobbelt så mange om måneden end bilen på andenpladsen, som stort set altid er Transporter.

Servicemæssigt har VW ellers et godt kort på hånden med 3 års garanti eller 60.000 kroner til 995 kroner. Men Ford har formået at holde VW stangen, så måske det er nogle fine aftaler med leasingselskaberne, der har givet det gode salg.



På vejen har man i Transporter en meget velkørende bil med gode præstationer og et rimeligt godt vejgreb.



Testkørerne er meget glade for Transporteren. Bilen kører godt og der er en god komfort.



Lidt maulurt er måske instrumentbrættet, hvor der ikke er så meget aflægsplads, som moden anno 2014 påbyder.