



Toyota Model F Super GL: Bremsen, Lenkung und Ausstattung wurden beim neuen Modell F verbessert. Er bietet sieben Personen bequem Platz

Nissan Vanette Bus SLX Diesel: Der Vanette zeigt sich mit veränderter Technik und neuer Karosserieform. Er bietet acht Personen reichlich Platz



Foto: Klaus Kuhneck, Matthias Hartig

Busfahren macht Spaß: flott,

Toyota, Nissan, Mitsubishi und Ford machen das Busfahren populär. Ihre Mini-Busse werden immer beliebter. Was steckt hinter dem wachsenden Erfolg?

Wie heißt es doch so schön: „Wer recht hat, gibt einen aus.“ Und deshalb müssen wir uns noch mal mit dem Kollegen zusammensetzen, der beim Anblick der vier Kleinbusse knapp kommentierte: „Das sind doch alles Autos für die rechte Spur der Autobahn.“ Wir wollen dem Kollegen um des Ausgebens willen mal recht geben.

Von Jochen Gipp

Fürs Busfahren muß man sich einfach begeistern können. Das ist was ganz anderes, als mit einem normalen Auto auf Achse zu sein. Doch trotz gewaltiger optischer Unterschiede sind die

150 km/h – und selbst der mit 58 PS am schwächsten motorisierte Ford Econovan XLT Diesel kommt der Tempo-130-Marke nahe.

Schnellfahren ist auf Dauer deshalb nicht sonderlich angenehm, weil bei jedem der Busse das relativ laute Motorengetriebe stört. Bei allen vier Kleinbussen stecken die Maschinen vorn unterhalb von Fahrer- und Beifahrersitz. Sie sind zwar aufwendig gegen Geräusch- und auch Wärmeentwicklung isoliert, aber so leise wie in einer herkömmlichen Mittelklasse-Limousine sind sie nicht. Guter Durchschnitt sind da 70 dB (A). Zum Vergleich: 78 dB (A) beim Ford Econovan. Er ist der lauteste unserer vier Kleinbusse. Auch steigt beim Schnellfahren trotz aller Windschlüpfigkeit der Bus-Karosserien der Kraftstoffverbrauch erheblich an. Und auch Seitenwind macht sich bei hohem Tempo bemerkbar. Die hochgezogenen Karosserielinien

Der Toyota Model F bietet in der Super-GL-Ausstattung jede Menge Luxus und Komfort. Seine Karosserie ist glattflächig, seine Frontpartie besonders tief heruntergezogen. So leistet der Model F dem Wind mit einem cW-Wert von 0,39 einen relativ geringen Widerstand



Der Mitsubishi L 300 zählt bei uns zu den erfolgreichsten Import-Transportern. Seit 1980 wird er gebaut. Ende letzten Jahres wurde er technisch und optisch überarbeitet – als „neuer L 300“ vorgestellt. Sein cW-Wert: 0,47



SLX Diesel, Mitsubishi L 300 Bus, Ford Econovan Bus XLT Diesel



Mitsubishi L 300 Bus: In ihm stecken viel gut durchdachte Technik und Platz für neun Personen, aber keine Super-Luxusausstattung. Dafür ist er preiswerter

Ford Econovan Bus XLT Diesel: Basis des Ford Econovan ist ein Mazda-Kleinbus. Das Auto bietet sieben Personen ausreichend Platz



bequem und nicht zu teuer



Die Motorkühlung verlangt beim Nissan Vanette nach einem seitlich versetzten Nummernschild. Seit dem Frühjahr gibt es den Vanette-Bus in der neuen Form, ausschließlich mit Dieselmotor. Der Nissan zeichnet sich durch eine komplette Ausstattung und solide Verarbeitung aus.

Beim Ford-Econovan-XLT-Bus ist das Dach besonders hochgezogen, bietet reichlich Kopffreiheit. Seine Serienausstattung läßt kaum noch Wünsche offen. Er besitzt sogar eine Scheinwerfer-Waschanlage.

men bieten ihm reichlich Angriffsfläche. Da müssen dann die Seitwärtsbewegungen durch leichtes Gegenlenken ausgeglichen werden.

Richtige Fahrerfreude kommt mit den Bussen auf gut ausgebauten Bundesstraßen auf. Da sind die Mini-Brummis in ihrem Element. Kurven sind mit ihnen kein Problem. Da geht's locker durch, wie mit jedem normalen Pkw. Aber es macht viel mehr Spaß, weil man als Fahrer über der Vorderachse sitzt. So fühlt man sich durch die Kurve gehoben. Die Sitzposition über der Vorderachse hat allerdings auch Nachteile, dann nämlich, wenn die Fahrbahn uneben wird, wenn's über Bodenwellen geht. Eine Schiffsreise bei stürmischer See kann kaum unangenehmer sein. Der Nissan zeigt sich bei dieser Übung am ausgeglichsten. Ihm folgt der Toyota. Der Mitsubishi schaukelt sich etwas heftiger auf, und der Ford übt sich im Steptanz.

Wegen der vorderen Sitzposition von Fahrer und Beifahrer hatten einst auch Unfallforscher vielfach Bedenken angemeldet. Bei einem Frontalzusammenstoß befinden sich die Front-Insassen im Knautschonen-Bereich. Besonders japanische Kleinbusse schnitten bei früheren Crash-Tests in puncto Insassen-Sicherheit nicht bestens ab. Alle Hersteller schufen deshalb neue Modelle mit verstärkten Frontpartien. Unsere vier Test-Kandidaten zählen zur neuen Generation.

Der Motor steckt unter den Sitzen

Im Aufbau unterscheiden sich die vier Mini-Busse nur geringfügig. Alle haben Starrachsen hinten, Hinterradantrieb und den Motor sowie das Getriebe über der Vorderachse. Um einen Blick auf den Motor werfen zu können, muß man bei Toyota, Nissan, Mitsubishi und Ford mit ähnlichen Handgriffen die Vordersitze hochklappen und mit Haltegurten befestigen, damit sie nicht wieder zurückkippen. So erfordert beispielsweise die Kontrolle des Motoröls schon einen gewissen Arbeitsaufwand.

Alle vier Mini-Busse zeigen sich fein in Schale. Teppichböden, Stoffpolster, bequeme Sitze, weit öffnende Schiebetüren mit beleuchteten Einstiegstreppchen, große Heckklappen und komplett Armaturenbretter. Im Mitsubishi wirkt die Ausstattung strapazierfähig, im Toyota, Nissan und Ford sieht es durch flauschige Teppiche und weiche Velourstoffe gemütlicher aus. Dafür ist der Mitsubishi mit 22.390 Mark aber auch das mit Abstand günstigste Angebot.

Im Toyota-Modell F ist für 29.190 Mark fast alles serienmäßig drin, was an Extras zu haben ist: Dachreling, ein Sonnenhubdach vorne, ein großes, elek-

Bitte blättern Sie um



Nachts auf der Auto- bahn...

...immer
schön munter
bleiben!

Haloo-Wach macht munter.
Mit den natürlichen Wirkstoffen
der Kakaobohne, der Minze
und der Kaffebohne.

HALOO-WACH

Haloo-Wach gegen Müdigkeit,
in Ihrer Apotheke.

ROLAND
ARZNEIMITTEL
HAMBURG



Ihr Plus:

Wir bauen Batterien
für die besten Autos der Welt.
Die Leistungsfähigkeit und
Zuverlässigkeit der HAGEN-
Batterie beweist der serien-
mäßige Einbau bei Audi, BMW,
Mercedes, Porsche, Opel,
Volkswagen u. a..
Denken Sie beim Kauf einer
neuen Batterie daran.

HAGEN
Batterie

Wir stellen aus auf der IAA
in Halle 5, Stand 51 A 33

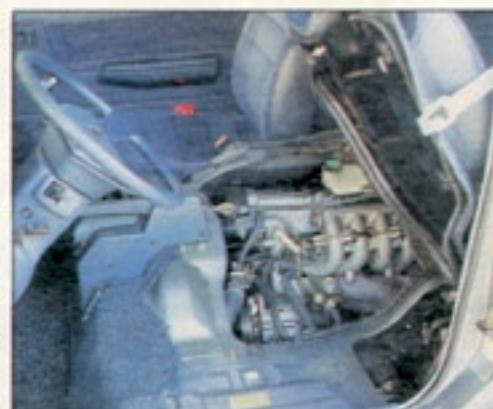
Vergleich

Vier kleine Busse für die

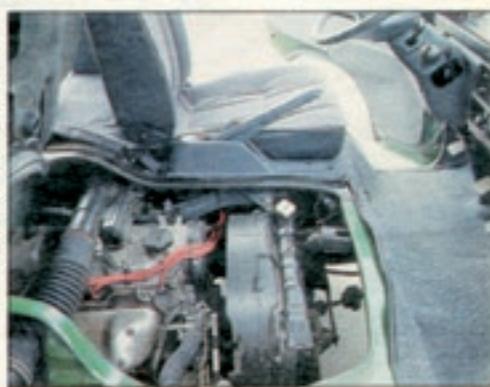


Oben: Die beiden
Toyota-Vordersitze
entriegeln und
nach hinten klappen.

Unter der isolierten
Haube befindet
sich ein 88 PS star-
ker Vierzylinder-
Benziner. Er benötigt
verbüfftes Super-
benzin, kann nach
entsprechender
Zündverstellung
aber auch mit blei-
freiem Euro-Super
gefahren werden



Rechts: Der Zwei-
liter-Vierzylinder-
Reihenmotor im
Mitsubishi leistet
90 PS und begnügt
sich mit Normal-
benzin. In der
Maschine sorgen
zwei Ausgleichs-
wellen, parallel zur
Kurbelwelle, für ru-
higen Lauf. Es gibt
auch eine Kat-Ver-
siegelung (87 PS/ 990
Mark Aufpreis)



Links: Der Zwei-
liter-Dieselmotor im
Nissan Vanette
ist als schadstoffarm
eingestuft. 64 PS
leistet die Maschine
und sorgt für aus-
reichende Fahrleis-
tungen. Als bes-
onders angenehm
erweist sich die
Schnellglüh-Anlage.
Sie ermöglicht,
dass der Diesel fast
genauso schnell
wie jeder Benziner
gestartet werden
kann



Übersichtlicher und komplett ausgestatteter Fahrerplatz
im Toyota. Im Modell F Super GL sind die Servolenkung und das
höhenverstellbare Lenkrad serienmäßig



Servolenkung und höhenverstellbares Lenkrad sind
beim Nissan Vanette SLX Diesel serienmäßig. Instrumente
und Schalter sind übersichtlich angeordnet



Beim Mitsubishi L 300 Bus gibt es eine Servolenkung nur bei
der Version mit Allradantrieb. Beim einfachen L 300 erfordert das
Lenken deshalb etwas mehr Kraft



Im Ford sorgt flauschiger Teppich für eine behagliche
Atmosphäre. Auch gegen Aufpreis gibt es keine Servolenkung.
Im Diesel gibt es keinen Drehzahlmesser

große Familie



Das Drehstuhl in der Mittelreihe des Toyota (links) sorgt zwar für bequemes Sitzen, beim Umbau zur Liegefläche bleibt zwischen den Sitzreihen aber eine deutliche Lücke. Im Nissan Vanette (oben) gibt's dagegen eine fast nahtlose Liegefläche.



Im Mitsubishi lassen sich die Sitzlehnen mit wenigen Handgriffen zur Liegefläche umklappen.



Bei umgeklappten Lehnen bleibt im Ford ein Spalt zwischen der mittleren und der hinteren Sitzbank.



Extraregler für Fondheizung und -belüftung, einen Ventilatorschalter und Zigarettenanzünder gibt es im Toyota (Foto oben) und im Nissan. Im Nissan (links) weist eine rote Leuchte auf die Stufe im Türinstieg hin.



Problemlose und leichtgängige Lenkradschaltung im Mitsubishi Bus.



Im Ford läßt sich die Mittelbank um 180 Grad drehen. Der Ford und der Mitsubishi haben links und rechts Schiebetüren.

trisch bedienbares Schiebedach hinten, getönte Scheiben, höhenverstellbares Lenkrad, Servolenkung und eine elektrische Verriegelung für die seitliche Schiebetür und die Heckklappe.

Mit 28 443 Mark rangiert der Ford an zweiter Stelle der Preisliste. Auch er bietet eine reichhaltige Ausstattung, darunter ein großes elektrisches Schiebedach und Scheinwerfer-Waschanlage. Außerdem verfügt er über zwei seitliche Schiebetüren. Unser Testwagen war zudem mit einer Klimaanlage ausgerüstet, die sich Ford mit knapp 2 500 Mark extra vergüten läßt. Im Ford-Ausstattungspaket sind dagegen keine Servolenkung und kein höhenverstellbares Lenkrad vorhanden. Für den XLT mit Dieselmotor gibt es auch keinen Drehzahlmesser.

Servolenkung, höhenverstellbares Lenkrad und Drehzahlmesser bietet dafür wieder der ebenfalls dieselnde Nissan Vanette. Er macht insgesamt einen besonders robusten Eindruck. Der Dieselmotor zeigt sich dank einer Schnellglühanlage ausgesprochen kaltstartfreudig. Er springt ohne nennenswerte Vorglühzeit sofort an, ist als schadstoffarm eingestuft und sorgt dafür, daß eine Weile die Steuern gespart werden. Auch der Toyota und der Ford sind Mitglieder im Steuer-Sparverein.

Der Mitsubishi hat dagegen mit der 90-PS-Maschine diese Vergünstigung nicht einheimischen können. Dafür gibt es vom L 300 aber eine Katalysator-Version, die 990 Mark teurer ist, mit 87 PS unter den

Bitte blättern Sie um

Sie brauchen ein neues Auto?

Mit etwas Glück und **Extra-Rätsel** können Sie eins gewinnen.



Jetzt neu.
Sofort
besorgen. DM 2,50

Männer müssen fit sein



Mit 100mg Yohimbe Extrakt

SEXANORMA®

steigert die Bereitschaft des Mannes und verdient Ihr Vertrauen.

Ein SEXANORMA-Dragee enthält: 100 mg Yohimbe-Extrakt, 60 mg Testes-Extrakt, 10 mg Muira-Puama-Extrakt sowie Aufbau-Vitamine.

Für Ihre Apotheke
Bitte eine Original-Packung
SEXANORMA (50 Dragees)

Anwendungsbereiche von SEXANORMA: Bei Leistungsabfall, Nachlassen der Spannkraft, Alterserscheinungen, Erschöpfung und Schwächezuständen. NEOPHARMA · 8215 Aschau im Chiemgau

Postfach 3580
6200 Wiesbaden
06121/1401-0

EKAMEI

Aerodynamik in schönster Form



Mit KAMEI XI-Einzelteilen wie Frontspoiler, Seiten- und Heckschrägen, Heckspoiler oder mit kompletten XI-Grundbausätzen für Audi, BMW, Ford, Mercedes, Opel und VW. Leichte Montage; absolut paßgenau aus stoßfestem DUROKAM®.

Katalog (DM 5,-) oder
Prospekt anfordern.

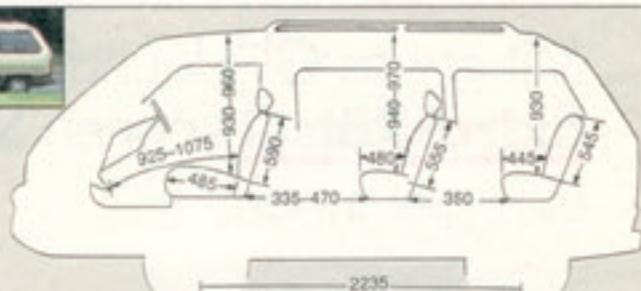
Vergleich Vier kleine Busse für die große Familie

Sitzen daherkommt und ebenfalls eine Weile vom Fiskus nicht beachtet wird. Kinderleicht, wenn auch zu Anfang etwas ungewohnt, funktioniert das Fünfganggetriebe mit der Lenkradschaltung. Vorteil der Lenkradschaltung: So ist vorne Platz für eine Dreiersitzbank. Insgesamt gibt's im Mitsubishi neun Sitzplätze. Serienmäßig: zwei seitliche Schiebetüren. In der mittleren Sitzbank steckt eine simple, aber gut funktionierende Mechanik. Mit ihr lässt sich die Rückenlehne nach vorne oder hinten verschieben. So können die Mitfahrer entweder in Fahrtrichtung oder entgegengesetzter Platz nehmen.

Auch im Ford Econovan kann man mit dem Rücken zur Fahrrichtung sitzen. Nur ist im Ford die technische Lösung viel aufwendiger. Da wird die ganze Sitzbank um 180 Grad gedreht. Weniger erfreulich fielen im Ford die Statik-Sicherheitsgurte für die Mitfahrer der beiden hinteren Bänke aus. Die schlaffen



Kofferraumtiefe: 635 mm
Kofferraumbreite: 1450 mm
Kofferraumhöhe: 1110 mm



Länge/Breite/Höhe: 4285/1670/1815 mm; Innenbreite vo./hi.: 1410/1570/1595 mm

Testwerte

Höchstgeschw.	145 km/h
0-100 km/h	17,8 Sekunden
60-100 km/h ①	15,6/25,1 Sekunden
Testverbrauch	12,8 l/S/100 km
Gewicht	1310 Kilogramm
Zuladung	790 Kilogramm
Anhängelast ②	1400 Kilogramm
Innengeräusch ③	73 dB (A)
Steuer	46 Mon. steuerfrei
Versicherung	1008 Mark
Inspektion	370-430 Mark
Grundpreis	29190 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang

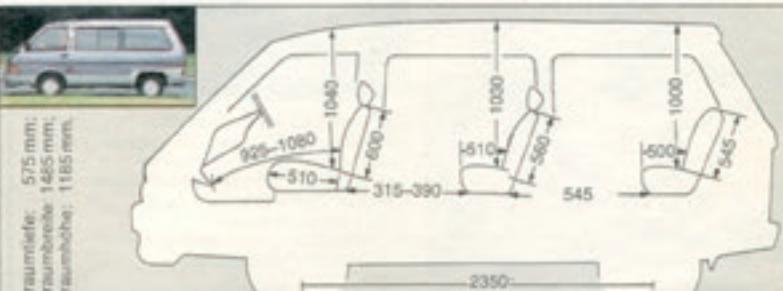
Technische Daten

Toyota Model F Super GL

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine seitl. Nockenwelle, Ventiltrieb über Stoßstangen, eff. Hubraum 1998 ccm, BohrungxHub 86x86 mm, Verdichtung 8,8:1, Leistung 65 kW (88 PS) bei 4600/min, max. Drehmoment 162 Nm bei 2600/min, Vergaser, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, vorne Einzelradlaufhäng., Drehstabfed., Doppelquerlenker, Stabi, hinten Starrachse, Schraubenfed., Panhardstab, Spurweite vo./hi. 1440/1380 mm, Radstand 2235 mm, vo./hi. innenbelüftete Scheiben-/Trommelbremsen, Reifen 175 SR 14, Tankinhalt: 55 Liter



Kofferraumtiefe: 575 mm
Kofferraumbreite: 1485 mm
Kofferraumhöhe: 1185 mm



Länge/Breite/Höhe: 4365/1690/1900 mm; Innenbreite vo./hi.: 1510/1520/1490 mm

Testwerte

Höchstgeschw.	125 km/h
0-100 km/h	33,3 Sekunden
60-100 km/h ①	25,9/41,2 Sekunden
Testverbrauch	9,8 l/S/100 km (Diesel)
Gewicht	1450 Kilogramm
Zuladung	730 Kilogramm
Anhängelast ②	1100 Kilogramm
Innengeräusch ③	76 dB (A)
Steuer	23 Mon. steuerfrei
Versicherung	1008 Mark
Inspektion	240-260 Mark
Grundpreis	27295 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten

Nissan Vanette SLX

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenlieg. Nockenwelle, eff. Hubraum 1952 ccm, BohrungxHub 85x86 mm, Verdichtung 21,3:1, Leistung 47 kW (64 PS) bei 4600/min, max. Drehmom. 124 Nm bei 2400/min, Diesel-Verteiler-Einspritzpumpe, Fünfganggetr., Heckantrieb, vorne Einzelradlaufhäng., querliegende Blattfeder, Dreiecksquerlenker, Stabi, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Stabi, vo./hi. innenbelüftete Scheiben-/Trommelbremsen, Spurweite vo./hi. 1430/1400 mm, Radstand 2350 mm, Reifen 195/70 HR 14, Tankinhalt 67 Liter

Vollblüter brauchen Champion



Gurte stören beim Ein- und Aussteigen und sind zudem kein schöner Anblick. Bei Toyota, Nissan und Mitsubishi können sich die Hinterbänker mit Automatikgurten oder mit Zwei-

punkt-Bekleidungen anschnallen. Erfreulich bei allen vier Busen: An jedem Sitz steckt eine Kopfstütze. Auch lassen sich alle Bänke in irgendeiner Form drehen und wenden, so daß man

entweder eine bequeme Liegefläche oder aber einen größeren Gepäckraum bekommt.

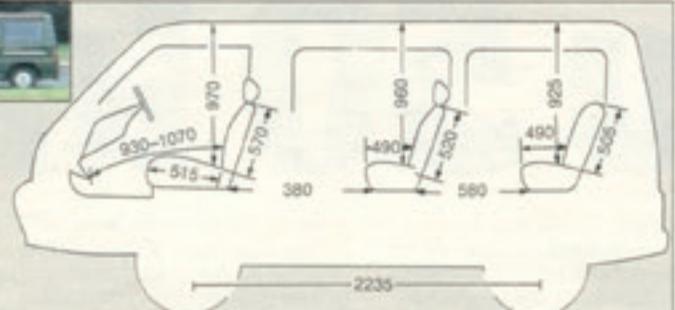
Welcher Kleinbus macht nun insgesamt die beste Figur? Wegen seiner Funktionalität und

seines niedrigen Preises überzeugt der Mitsubishi am meisten. Ihm gebührt die oberste Stufe auf dem Siegerpodest. Der zweite Platz für den Nissan Vanette und den Toyota Model F.

Beide sind technisch ausgefeilt. Dritter Platz für den Ford. Bei ihm stören Kleinigkeiten: das hoppelige Fahrverhalten auf schlechter Strecke und auch die läppigen Gurte.



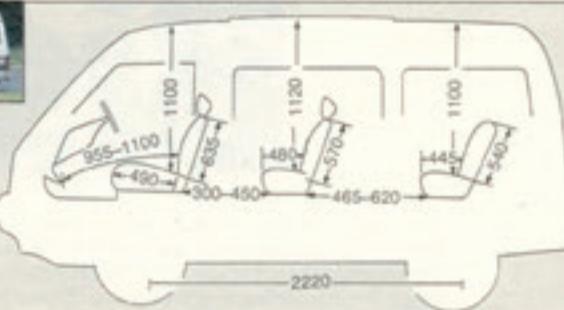
Kofferraumbreite: 490 mm,
Kofferraumhöhe: 1130 mm.



Länge/Breite/Höhe: 4275/1690/1805 mm; Innenbreite vo./Mi./hi.: 1475/1545/1510 mm



Kofferraumbreite: 515 mm,
Kofferraumhöhe: 1280 mm.



Länge/Breite/Höhe: 4110/1640/1990 mm; Innenbreite vo./Mi./hi.: 1410/1500/1445 mm

Testwerte

Höchstgeschw.	146 km/h
0-100 km/h	17,4 Sekunden
60-100 km/h (1)	13,7/17,8 Sekunden
Testverbrauch	12,6 l/N/100 km
Gewicht	1375 Kilogramm
Zuladung	830 Kilogramm
Anhängelast (2)	1200 Kilogramm
Innengeräusch (3)	72 dB (A)
Steuer	432 Mark
Versicherung	1069,90 Mark
Inspektion	300-400 Mark
Grundpreis	22390 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) Bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten

Mitsubishi Bus L 300

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingeb., zwei Ausgleichswellen für vibrationsarme Lauf, eine obenlieg. Nockenwelle, eff. Hubraum 1997 ccm, BohrungxHub 85x88 mm, Verdicht. 8,5:1, Leistung 66 kW (90 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 149 Nm bei 3000/min, Vergaser, Fünfganggetr., Heckantrieb, vorne Einzelradaufläng., Drehstabfed., Doppelquerlenker, Stabi, hinten Starrachse, Blattfedern, Spurweite vo./hi. 1445/1380 mm, Radstand 2235 mm, vo./hi. innenbelüftete Scheiben-/Trommelbremsen, Reifen 185 SR 14, Tankinhalt 55 Liter

Testwerte

Höchstgeschw.	127 km/h
0-100 km/h	30,8 Sekunden
60-100 km/h (1)	22,8/29,7 Sekunden
Testverbrauch	9,6 l/100 km (Diesel)
Gewicht	1470 Kilogramm
Zuladung	710 Kilogramm
Anhängelast (2)	800 Kilogramm
Innengeräusch (3)	78 dB (A)
Steuer	23 Mon. steuerfrei
Versicherung	903 Mark
Inspektion	300-350 Mark
Grundpreis	28443 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) Bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten

Ford Econovan XLT

Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingeb., eine obenlieg. Nockenwelle, eff. Hubraum 1998 ccm, BohrungxHub 86x86 mm, Verdichtung 22,7:1, Leistung 41 kW (56 PS) bei 4650/min, max. Drehmoment 116 Nm bei 2500/min, Diesel-Verteiler-Einspritzpumpe, Fünfganggetr., Heckantrieb, vorne Einzelradaufläng., Drehstabfederung, Doppelquerlenker, Stabi, hinten Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, Spurweite vo./hi. 1415/1370 mm, Radstand 2220 mm, vo./hi. innenbelüftete Scheiben-/Trommelbremsen, Reifen 165 R 14 C6PRN, Tankinhalt 48 Liter

Vollblutprodukte aus gutem Stall

Champion Plus Zündkerzen
Champion Plus Dieselglühkerzen
Champion Wischblätter
NEU Champion Ölfilter