

Dreieinigkeit

Ford bringt den „trivalenten“ Mondeo LPG Turnier an den Start. Das Fazit des ersten Treffens.

Bei Ford hat der alternative Kraftstoff Autogas dem CNG-Pendant den Rang abgelaufen. Die Kölner, die sich als Hersteller mit den meisten alternativen Antriebstechnologien rühmen, gehen fest davon aus, dass LPG auf Europaebene künftig die Nase vorn haben wird. Zu dieser Einschätzung passt, dass sich mit dem bereits erhältlichen Mondeo LPG nun die vierte Baureihe mit Flüssiggastrieb ordern lässt.

Wer einen Aufschlag von 2.101 Euro in die Hand nimmt, bekommt, so der erste Fahr-

eindruck, einen treuen Begleiter. Und einen „trivalenten“ noch dazu. Als Basis für den Ford Mondeo LPG fungiert die Flexifuel-Version. Ergo: Neben Super und Autogas kann der bekannte 2,0-Liter-Benziner seinen Durst mit Bio-Ethanol stillen.

Allerdings empfehlen die Kölner für die gewohnte Laufruhe zwei Sprit-Kombinationen: Super und Bio-Ethanol, Super und LPG. Letztere „Allianz“ hatte der Testwagen in den 70 Liter (Super/Bio-Ethanol) respektive 40 Liter

(Autogas) fassenden Tanks. Also einfach mal während der Fahrt von Benzinbetrieb auf den LPG-Modus umschalten. Und? „Wie Sie merken, merken Sie nichts“, könnte der abgewandelte Sinnspruch lauten. Mit dem an einen exakten Fünfganghandschalter gekoppelten Reihenvierzylinder, der im Autogasbetrieb 141 PS mobilisiert, ist man gut unterwegs. In Sachen Drehmoment liegen hier bei 4.600 Umdrehungen 187 Nm an.

Weitere Erkenntnisse aus dem Datenblatt: An der Zapfsäule müssen nach 100 Kilometern 10,4 Liter Autogas nachgetankt werden. Eine Anzeige im Armaturenbrett gibt darüber Auskunft, ob im wahrsten Sinne des Wortes al-

les im grünen Bereich ist. Zwar stehen 2,5 Liter weniger auf der Tankrechnung, wenn man die 100-Kilometer-Distanz mit Super zurücklegt. Doch der von Haus aus deutlich teurere Kraftstoff treibt den Betrag auf der Tankquittung unnötig in die Höhe. Auch in puncto CO₂-Emissionen macht sich der Flüssiggasbetrieb positiv bemerkbar: 170 statt 189 Gramm/km.

Als Reichweite gibt Ford für die LPG-Ausfahrt mit dem Mondeo Turnier rund 380 Kilometer an, zusammen mit der Super-„Reserve“ sind es über 1.000 Kilometer. Neben dem Kombi lassen sich auch die vier- respektive fünftürige Mondeo-Limousine mit der Option „LPG-Umrüstung“ bestellen. Die Reichweite: 460 Kilometer.

Praktisch für den Flotteneinsatz: Da der Ringtank in der Reserverad-Mulde sitzt, können Vielfahrer auf das volle Ladevolumen des Mondeo Turnier, sprich maximal 1.745 Liter, zurückgreifen.

Fazit: Mit LPG-Spross Nummer vier bringt Ford eine wirkliche Alternative fürs Flottengeschäft ins Spiel. **PN Af**



Ford Mondeo Turnier LPG*

Modell	2.0 Duratec
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.999
Leistung (kW/PS)	104/141
Drehmoment (Nm/min)	187/4.600
Spitze (km/h)	205
Reichweite (km)	ca. 380
Tankvolumen (l)	40
Normverbr. (l/100 km)	10,4 LPG
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	170
Preis (netto/Euro)	ab 23.109

* im LPG-Betrieb

Zukunftsmusik

VW zeigte kürzlich die neuesten 1,2-Liter-TSI- und 1,6-Liter-TDI-Triebwerke für Polo und Golf.

Auf dem 30. Wiener Motorsymposium, das vom 7. bis 8. Mai zahlreiche Ingenieure in die österreichische Hauptstadt lockte, hat Volkswagen das Thema Downsizing für Volumenmodelle großgeschrieben.

Jüngste Früchte dieses Wolfsburger Downsizing-Ansatzes sind zwei neue Triebwerke, bei deren Entwicklung insbesondere ein Minus in Sachen Verbrauch und CO₂-Emissionen im Mittelpunkt stand.

Konkret handelt es sich dabei zum einen um den 105 PS starken 1,2-Liter-TSI. Hier haben die Volkswagen-Entwickler die Benzindirektein-

spritzung mit einem Turbolader versehen. Die Folge: Schon bei 1.500 Touren soll das Otto-Aggregat das maximale Drehmoment von 175 Nm bereitstellen.

Zum anderen soll bei den Bestsellern VW Polo und Golf ein neuer Einstiegselbstzünder für Furore sorgen. Den 1,6-Liter-TDI gibt es wahlwei-

se in folgenden Versionen: mit 75 PS (nur Polo), 90 PS und 105 PS. Für einen geringen CO₂-Ausstoß soll ein motornaher Partikelfilter mit vorgeschaltetem Oxidationskatalysator verantwortlich zeichnen. Um den Verbrauch des Newcomers zu minimieren, senkten die Ingenieure unter anderem die Reibleistung.

Neben der Erfüllung der Euro-5-Norm ist der Vierzylinder-Diesel eigenen Angaben zufolge hinsichtlich künftiger Emissionsanforderungen bestens gewappnet.

Die zwei Motoren können Fuhrparkverantwortliche noch in diesem Jahr für den neuen VW Polo und den Golf VI ordern. **PN Af**

