

Die Konkurrenz wird größer...

Beitrag von „Thanandon“ vom 24. Juli 2008 um 09:23

Nicht wirklich, dennoch interessant...

=====

Zuerst einmal: Hurra! Dass die Spezies der harten, echten und kompromisslosen Offroader im achten Jahr des 21. Jahrhunderts noch Nachwuchs bekommen würde, haben wir ehrlich gesagt nicht mehr geglaubt. Seit heute wissen wir es: Der Iveco Massif ist ganz eindeutig ein solches Fahrzeug. Wir haben deshalb gleich die erste Möglichkeit genutzt, das Auto einem ersten Blitztest zu unterziehen.

Warum schaut der Iveco Massif ein bisschen wie ein Land Rover aus? Ganz einfach: Der spanische Autobauer Santana hat lange Zeit Land Rover Modelle in Lizenz gebaut. Mit dem PS-10 brachte man 1999 einen mehr oder weniger eigenständigen Offroader auf den Markt, der aber weiterhin stark an den Defender erinnerte. Damals schon gab es eine Kooperation mit Iveco - die Italiener lieferten unter anderem den 2,8-Liter Dieselmotor. Für den Nachfolger Massif zeichnet nun Iveco selbst verantwortlich. Und obwohl 87 Prozent aller Bauteile gegenüber dem PS-10 ausgetauscht wurden, erinnert der Massif - zumindest optisch - weiterhin an den Santana - und damit auch noch an den Land Rover Defender.

Soweit dazu. Iveco freut sich jedenfalls, als einer von ganz wenigen Herstellern nun eine komplette Allrad-Range anbieten zu können: Vom gewaltigen LKW "Stralis" über den "Eurocargo", den "Trakker" und den "Daily" bis zum ersten auch privatpersonen-kompatiblen Fahrzeug, dem Massif: Sämtliche Modelle sind - zumindest optional - auch allradgetrieben erhältlich.

So will man mit dem Massif einerseits die treue LKW-Kundschaft ansprechen - viele Flottenbetreiber suchen auch nach einem alltagstauglichen Geländewagen - natürlich wirft man aber auch (erstmal) einen begehrlchen Blick ins Segment der Privatnutzer.

Zu unserem Blitztest: Uns stand für ein paar hübsche Runden durch einen Steinbruch der fünftürige Station mit der schwächeren Variante des 3-Liter Diesel zur Verfügung. Der Motor mit 146 PS läuft geschmeidig und leise, entwickelt ein ausgezeichnetes Drehmoment von 350 Newtonmetern. Trotz des fehlenden Partikelfilters - ein solcher sei bei den zu erwartenden geringen Kilometerleistungen eines Offroaders zu fehleranfällig - ist der schon aus dem Daily bekannte Motor Euro-IV-eingestuft. Und er ist bärig stark für steilste Anstiege und vernünftige Fahrleistungen on-road. Gekoppelt ist er mit einem manuellen, sauber zu schaltenden 6-Gang-Getriebe von ZF.

Die Geländeeignung des Massif erklärt man am besten mit Fakten: Schön kurze Überhänge, eine ausreichende, wenn auch mit 20 Zentimetern nicht überragende Bodenfreiheit, saubere

Achsverschränkung vorne und hinten, 50 Zentimeter Wattiefe, zuschaltbarer Allradantrieb mit kurzer Untersetzung und einer serienmäßigen (!) 100%-Differenzialsperre an der Hinterachse.

Dazu eine sehr eckige, recht gut überschaubare Karosserie und eine überragende Bereifung: BF Goodrich Mud Terrain Pneus in der Größe 235/85R16 gibt es sonst bei keinem Geländewagen (als Basisausstattung). Sollten während der Geländefahrt völlig unvermittelt Hindernisse in den Weg springen, werden daraus resultierende Schäden dank der rundum laufenden Plastikbeplankung nicht allzu teuer.

Und: Gar nicht einmal so unkomfortabel sind die hinteren - Überraschung! - Blattfedern, die zusätzlich von massiven Dämpfern gestützt werden.

Dass der Massif von einem - pardon - massiven Leiterraahmen getragen wird, muss der fachkundigen Leserschaft wohl nicht explizit kommuniziert werden. Die gute Nachricht hier: Laut Iveco gibt es beim Rahmen - und der gesamten Karosserie - einen deutlich verbesserten Korrosionsschutz.

Der Innenraum ist rein nutzenorientiert: Hier dominieren gut zu reinigende, glatte Plastikflächen. Das wie die Fahrzeugfront von Giugiaro entworfene Armaturenbrett zeichnet sich durch eine überaus übersichtliche Schnörkellosigkeit aus. Die Vordersitze sind gut ausgeformt und wirken überraschen sportlich. Große Fahrer werden aber mit dem zu geringen Verstellbereich und kaum vorhandenen Schulter- und Armfreiheit à la Defender kämpfen. An den britischen Ahnen wird man auch erinnert, wenn man zum ersten Mal die Pedale zu treten hat. Hier lässt der Massif seine LKW-Gene heraushängen.

Der Eindruck der guten Übersichtlichkeit des Wagens wird ein wenig von den viel zu kleinen Außenspiegeln getrübt.

Ganz auf Nutzfahrzeug getrimmt ist auch der Laderaum: Dieser ist bis über die Radkästen mit robustem Alu-Riffelblech verkleidet. So kann der Hubstapler die Europalette beladen, ohne dass Kratzer entstehen. Eine einfache, aber geniale Lösung. Serienmäßige Zurrösen wären hier noch schön, sind aber wohl problemlos nachrüstbar.

Neben dem von uns getesteten 5-türigen Station bietet Iveco noch einen kurzen Dreitürer, einen Pickup und den "Single Cab" für individuelle Aufbauten an.

35 Fahrzeuge sollen im Jahr 2008 in Österreich noch verkauft werden, wie uns Gerald Beirer, Marketingchef von Iveco Austria, im Gespräch sagte. Angesichts des tollen Konzepts, der Individualität des Fahrzeugs und der kompromisslosen Offroad-Widmung kann man Iveco dafür nur alle Daumen drücken.

[Quelle](#)