

Mobile Talente gesucht

Kompaktvans gelten als die automobilen Multitalente schlechthin: Sie sind wendig, bezahlbar und bieten im Innenraum vielfältige VARIATIONS-MÖGLICHKEITEN. Ob der neue VW Touran zu den Hochbegabten seiner Klasse gehört, klärt sich im Vergleich mit dem Klassiker Opel Zafira und dem Peugeot 307 SW

Text: Jürgen Voigt, Martin Hube Fotos: Jürgen Zerha

AUTOSIMTEST

OPEL ZAFIRA 2.2 DTI 125 PS, Frontantrieb, 0-100 km/h in 10,8 s, Spitze 187 km/h 21 955 Euro
PEUGEOT 307 SW 2.0 HDi 107 PS, Frontantrieb, 0-100 km/h in 13,2 s, Spitze 183 km/h 20 950 Euro
VW TOURAN 2.0 TDI 136 PS, Frontantrieb, 0-100 km/h in 10,7 s, Spitze 197 km/h 24 350 Euro





DER DYNAMIKER Schnelle Kurven meistert der VW souverän und sicher. Das ESP regelt sehr feinfühlig im Grenzbereich



TADELLOS Der Touran lässt sich problemlos bedienen, hat bequeme Einzelsitze und ist super verarbeitet

PLATZ SATT Der VW verfügt über das größte Ladevolumen. Die Sitze in der dritten Reihe kosten extra



Die Idee, auf Basis eines Kompaktwagens mehr zu bieten als den üblichen Golf oder Astra, ist nicht mehr so ganz neu. Bei Renault zum Beispiel wird in diesem Sommer bereits die zweite Generation des erfolgreichen Kompaktvans Scénic auf Kiel gelegt, und Opel verdient mit dem siebensitzigen Kompaktvan Zafira bereits seit vier Jahren gutes Geld. Erst jetzt drängt VW mit dem neuen Touran in das lukrative Marktsegment. Ob die Wolfsburger die verstrichene Zeit gut genutzt haben, um das beste Auto im Segment zu bauen, klärt der aktuelle Vergleichstest.

Mit neuem Zwei-Liter-Viertentl-Diesel und 136 PS ist der VW Touran 2.0 TDI zumindest auf dem Papier bereits gut gerüstet. Auch in der Preisgestaltung gibt sich der neueste VW alles andere als bescheiden: 24350 Euro sind für den Top-TDI zu entrichten, den es ab der Ausstattungslinie Trendline gibt. Der mit 125 PS stärkste Diesel-Zafira kommt da günstiger. Opel verlangt 21955 Euro für den Zafira 2.2 DTI in der Basisausstattung. Als noch preiswerter präsentiert sich der Peugeot 307 SW 2.0 HDi. Für 20950 Euro gibt es allerdings auch nur 107 PS. Ein stärkerer Diesel ist erst in Zukunft geplant.

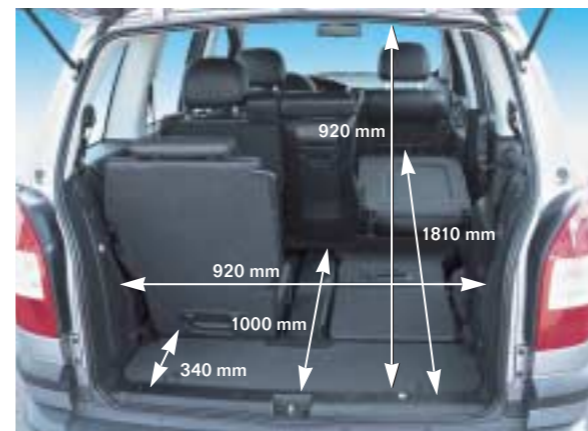
KAROSSERIE
Gegen den VW wirkt der Opel noch frisch

Zumindest beim ersten Blick auf den neuen Touran bleibt das Aha-Erlebnis aus. Der Wolfsburger zeichnet sich durch ein sehr sachliches, fast biederes Design aus, hinter dem sich der um Jahre ältere Zafira nicht zu verstecken braucht. Gegen den neuen VW sieht der Opel sogar richtig frisch aus. Den wertungsneutralen Schönheitspreis gewinnt jedoch der Peugeot, der eher den eleganten Lifestyle-Kombi verkörpert als einen zweckmäßigen Familienvan. Dennoch weiß der

Franzose auch durch innere Werte zu überzeugen. Vorn genießen die Insassen das reichhaltigste Platzangebot im Vergleich, an das auch der großzügige Touran nicht und schon gar nicht der eng geschnittene Opel heranreichen. In der zweiten Reihe ändert sich das Bild. Hier profitieren die Fond-Passagiere im VW besonders von der Innenbreite und den drei in Längsrichtung verschiebbaren Einzelsitzen, deren Position reichlich Platz für die Beine lässt. Etwas enger geht es auf der verschiebbaren Bank im Opel und deutlich knapper auf den drei Einzelsitzen im Peugeot zu.



DER VORSICHTIGE Bei ungestümer Gangart bremst das ESP den Zafira rigoros ein. Das ist zwar sehr sicher, aber wenig dynamisch



GUT GERÜSTET Die klapp- und verschiebbare Sitzbank sowie zwei versenkbare Einzelsitze sind Serie

ANGEJAHRT Das Opel-Interieur präsentiert sich funktional, aber in zum Teil mäßiger Qualität



Noch knapper wird es dann auf den Plätzen sechs und sieben in der dritten Reihe, und zwar bei allen Konkurrenten. Im Opel und im VW sind kleinere Personen auf den voll versenkbaren Klappsesseln zumindest auf Kurzstrecken noch einigermaßen passabel untergebracht. Dazu müssen die Zusatzsitze im VW jedoch mit 595 Euro extra bezahlt werden, während sie im Zafira serienmäßig an Bord sind. Auch die beiden demontierbaren Klappsesselchen im 307 kosten extra, taugen allerdings nur im Notfall. Zudem sind die beiden Sitze nicht versenkbar, sodass sie den Kofferraum blockieren.

Auch das dank der drei klapp- und ausbaubaren Einzelsitze sehr variable Kofferraumvolumen fällt insgesamt kleiner aus als im VW, der in der zweiten Reihe die gleiche Sitzkonfiguration aufweist, jedoch höher baut als der 307. Beim Opel hingegen sind sämtliche klapp- und verschiebbaren Sitzgelegenheiten ständig an Bord. Dies schränkt zwar das maximale Ladevolumen etwas ein, hat aber den Vorteil, dass man sich vor der Fahrt nicht entscheiden muss, welche Sitze zu Hause bleiben sollen. In puncto Funktionalität und Qualität hat VW mit dem Touran voll ins Schwarze getroffen. Die

Bedienung geht auch für VW-Debütanten intuitiv und leicht von der Hand. Ebenso deutlich distanziert der Touran seine Konkurrenz in der Verarbeitungsqualität. Der Eindruck, ein durch und durch hochwertiges Produkt zu fahren, bestätigt sich nicht nur im Innenraum, sondern auch unter der Heckklappe und im sauber gegliederten Motorraum. Darüber hinaus offeriert der Touran seiner Besatzung eine ausreichende Anzahl an Ablagemöglichkeiten. Weniger Erfreuliches ist hier vom Opel zu berichten, in dem zum Teil billig wirkende Kunststoffteile mitunter mäßig passgenau zusammengewürfelt sind. An

der Funktionalität gibt es jedoch wenig auszusetzen. Lediglich die Position des Schalthebels liegt etwas zu weit hinten. Mit einer ausgewogenen Kombination aus Sachlichkeit, Qualität und freundlichem Ambiente weiß der Peugeot zu überzeugen. Nur im billig ausgekleideten Gepäckraum fehlt es etwas an Liebe zum Detail, und die Klappmechanismen der Sitze wirken nicht so solide wie im VW. Dem Zafira bleibt trotz seiner Variabilität nur der letzte Platz in diesem Kapitel, das der geräumigere, exzellent verarbeitete VW mit deutlichem Vorsprung für sich entscheidet.



TECHNIK

	Opel Zafira 2.2 DTI	Peugeot 307 SW 2.0 HDi	VW Touran 2.0 TDI
Motor			
Zylinder/Ventile pro Zylinder	4 / 4	4 / 2	4 / 4
Bohrung/Hub (mm)	84 / 98	85 / 88	81,0 / 95,5
Hubraum (cm³)	2172	1997	1968
Verdichtung	18,5 : 1	17,6 : 1	18,0 : 1
Leistung (kW/PS) bei (1/min)	92 / 125 / 4000	79 / 107 / 4000	100 / 136 / 4000
Max. Drehmom. (Nm) bei (1/min)	280	250	320
	1500	1750	1750
Kraftübertragung			
Getriebe	5-Gang, manuell	5-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Fahrwerk			
Fahrwerk	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Querstabilisator; h.: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Querstabilisator; h.: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Querstabilisator; ESP	v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Querstabilisator; h.: Vierfachlenker, Federn, Dämpfer, Querstabilisator; ESP
Lenkung	Zahnstange, Servo elektro-hydr.	Zahnstange, Servo elektro-hydr.	Zahnstange, Servo elektro-mech.
Wendekreis l / r	11,5 / 11,5	11,5 / 11,5	11,3 / 11,2
Bremsen	v.: innenbelüftete Scheiben; h.: Scheiben; ABS	v.: innenbelüftete Scheiben; h.: Scheiben; ABS, Bremsassistent	v.: innenbelüftete Scheiben; h.: Scheiben; ABS, Bremsass.
Serienbereifung	195/65 R 15 H	205/55 R 16 V	205/55 R 16 V
Testbereifung	205/55 R 16 V	205/55 R 16 V	205/55 R 16 W
Felgen	6 x 16	6,5 x 16	6,5 x 16
Reifenmarke	Continental Premium Contact	Dunlop SP Sport 200 E	Bridgestone Turanza ER 30

MESSWERTE

Gewichte (kg)			
Leergewicht Werk / Testwert	1475 / 1577	1421 / 1494	1600 / 1675
Zulässiges Gesamtgewicht	2095	2016	2260
Effektive Zuladung	518	522	585
Anhängelast gebr./ungebr.(kg)	1500/600	1500/745	1500/750
Dachlast / Stützlast	75 / 75	80 / 60	100 / 75

Beschleunigung/Zwischenspur			
0-40 km/h (s)	2,7	3,3	2,7
0-60 km/h (s)	4,6	5,7	4,6
0-80 km/h (s)	7,4	8,9	7,6
0-100 km/h (s)	10,8	13,2	10,7
0-120 km/h (s)	15,7	19,1	16,0
60-100 km/h (s)	6,2	7,5	6,1
80-120 km/h (s)	8,3	10,2	8,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	187	183	197
Handling (min.)	2:02,4	2:00,96	1:59,41
Slalom (km/h), Pylonenabst. 18 m	54,2	55,7	58,0

Bremsweg			
Bremsweg aus 100 km/h (kalt)	38,8 m	39,9 m	38,7 m
Bremsweg aus 100 km/h (warm)	40,0 m	39,5 m	37,3 m

Geräusche in dB(A)			
Standgeräusch	54	46	46
Vorbeifahrgeräusch	74	74	72
Innen bei 50 km/h / 3.Gang	58	57	60
Innen bei 100 km/h / höchst. G.	66	67	67
Innen bei 130 km/h / höchst. G.	71	71	72

Verbrauch			
Testverbrauch (l/100km)	8,6 (D)	8,2 (D)	7,0 (D)
Tankinhalt (l)	58	60	60
Reichweite (km)	674	732	857
EU-Verbrauch (l/100km)	6,5	5,4	6,0

Abgas-Emissionen (g/km)			
Kohlendioxid (CO ₂)	186	143	162
Kohlenmonoxid (CO)	0,211	0,096	0,135
Kohlenwasserstoff (HC)	0,021	0,021	0,028
Stickoxid (NO _x)	0,435	0,360	0,229
Rußpartikel	0,041	0,001	0,023

tungsgemäß hinten anstellen. Trotzdem fährt sich der Franzose recht angenehm, da der 107 PS kräftige Common-Rail-Vierzylinder leiser und kultivierter läuft als die brummigen Diesel in Opel und VW. Den Test-Verbrauch des stärkeren VW kann der 307 mit 8,2 Litern auf 100 km jedoch nicht unterbieten, weil er eher nach höheren Drehzahlen verlangt, um einigermaßen zügig voranzukommen.

FAHRDYNAMIK Opel: sehr sicher, aber kaum Dynamik

Gänzlich unterschiedlich bewältigen die drei Kontrahenten die gestellten Herausforderungen. Der Opel Zafira reagiert am ausgeprägtesten auf dynamisch angegangene Wechselkurven und plötzliche Ausweichmanöver. Ausgeprägte Wankbewegungen des Aufbaus verhindern eine allzu forsche Gangart. Zudem begrenzt das deutlich spürbar regelnde ESP schlicht die Gasannahme des Motors und bremst den früh



ZWEI LAGER Gegen die rustikalen deutschen Vans setzt Peugeot elegantes Kombi-Design

zum Untersteuern neigenden Van ein. Lastwechselreaktionen sind dem Opel im Gegensatz zum Peugeot hingegen völlig fremd. Der 307 SW reagiert auf plötzliches Gaspedal-Lupfen oder he-

tische Lenkmanöver in schnell durchteilten Kurven mit einem Ansatz zum Heckschwenk. Zwar bremst das ESP dieses Verhalten rigoros ein, es führt beim Fahrer aber dennoch zu Irritationen.

Abgesehen davon überzeugt der Peugeot durch geringere Wanktendenzen und ein eher Limousinen-ähnliches Fahrverhalten. Seine Lenkung gibt zudem etwas mehr Rückmeldung über die

jeweilige Fahrsituation als die des Opel Zafira. Deutlich dynamischer als seine Konkurrenten tritt der VW auf. Seine Karosserieneigung in Kurven fällt geringer aus als beim Opel, auch Lastwechselreaktionen kennt der Touran nicht. In Kombination mit der ausreichend präzisen Lenkung fühlt sich der VW deutlich fahraktiver an als die Konkurrenz. Kleiner Wermutstropfen: Bei stärkeren Bremsmanövern ist der Bremspedalweg deutlich länger als bei schwacher Bremsung. Überzeugend hingegen das sehr harmonisch regelnde ESP. Es führt den VW Touran an seine fahrdynamischen Grenzen, ohne ihn abrupt



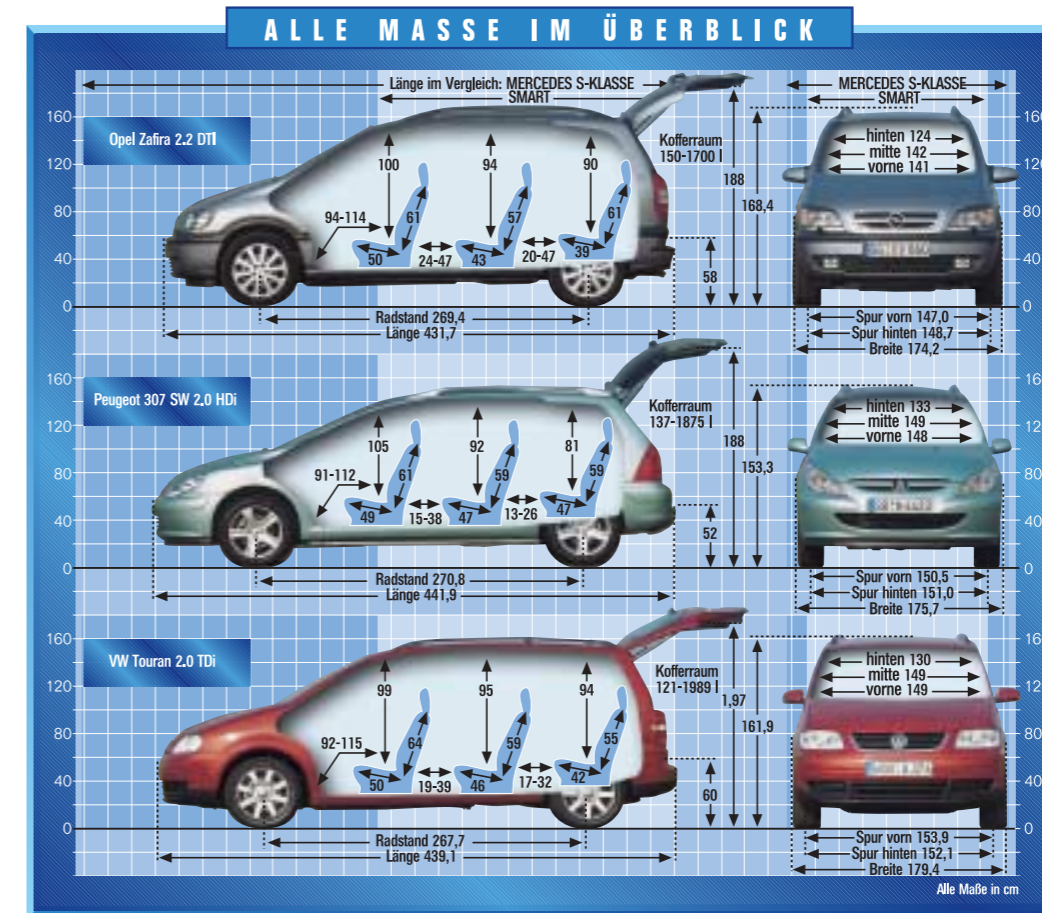
ÜBERHOLT Der Diesel im Zafira ist zwar stark, aber durstig



KULTIVIERT Der Peugeot-Motor arbeitet angenehm leise



MODERN Der neue VW-TDI ist stark, sparsam und abgasarm nach EU 4



LEXIKON

PUMPE-DÜSE-SYSTEM Elektronisch gesteuerte Diesel-Hochdruck-Einspritzung von VW. Jeder Zylinder verfügt über je eine Einheit aus Einspritzdüse und Minipumpe, die von der Nockenwelle angetrieben wird. Vorteil: hohe Einspritzdrücke von über 2000 bar.

VERTEILEREINSPRITZUNG Konventionelles Diesel-Einspritzsystem mit zentraler Druckversorgung für alle Zylinder. Für jeden Einspritzvorgang wird der Druck über eine Hochdruckpumpe neu aufgebaut. Einspritzzeitpunkt und -menge werden elektronisch über Magnetventile gesteuert.



DER KULTIVIERTE Auf ebenem Asphalt rollt der Peugeot angenehm leise dahin. Auf holprigen Strecken fehlt es aber an Komfort



ANSPRECHEND Der Peugeot überzeugt durch freundliches Ambiente und Funktionalität gleichermaßen

NOTSITZE Die beiden hinteren Sitze kosten extra und lassen sich umklappen, aber nicht versenken



FAHRKOMFORT
Der Peugeot rollt leise und sanft ab

Nach dem ersten Eindruck auf weitgehend ebenem Asphalt empfiehlt sich der Peugeot als sehr angenehmes, weil leise und sanft abrollendes Reisegefährt. Die bequemen Frontsitze und die entspannte Sitzposition untermauern diesen Eindruck. Sobald die Piste etwas holpriger wird, ist es mit dem Komfort des straff abgestimmten Franzosen jedoch vorbei. Fahrbahnebenheiten regen die gesamte Karosserie zu Zitterbewegungen an, die sich unangenehm bis in die Sitze fortpflanzen. Hier ist man selbst im Zafira mit seinen schmalen, extrem straff gepolsterten Sitzen komfortabler unterwegs. Am besten verarbeitet jedoch der VW Unregelmäßigkeiten

im Asphalt. Selbst üble Querfugen und Schlaglöcher bringen den Touran kaum aus der Ruhe. Zudem lassen sich Lenkrad- und Sitzposition auf jeden Fahrertyp optimal einstellen. Obendrein unterstützt die Polsterung der großzügig dimensionierten Sitze die Dämpfung unangenehmer Aufbau-Schwingungen wirksamer, als es zum Beispiel die des Zafira kann. Mitreisende in der zweiten Reihe ziehen den VW wegen seiner komfortablen Einzelsitze vor. Die hat zwar auch der Peugeot zu bieten, jedoch gewähren diese zu wenig Schenkelaufgabe. Die harte Zafira-Bank bietet zwar wenig Sitztiefe, wegen des hohen Sitzniveaus finden die Schenkel jedoch eine bequeme Auflage. Somit distanziert der VW auch im Komfort seine Konkurrenz.

MOTOR/GETRIEBE
Neuer TDI mit Kraft und wenig Durst

Seine überlegene Leistung auf dem Papier kann der VW auch auf der Messstrecke umsetzen, obwohl er deutlich mehr Masse auf die Waage bringt als Peugeot und Opel. Der neue Zwei-Liter-Vierzylinder-TDI treibt den Touran bereits aus tiefsten Drehzahlen kräftig voran, sodass man den 136-PS-Motor nur selten oberhalb von 3000 Umdrehungen fordert. Zusammen mit dem eng abgestuften und präzise schaltbaren Sechsgang-Getriebe erlaubt der durchzugsstarke Charakter stets den Betrieb im optimalen Drehzahlbereich, was sich positiv auf den Verbrauch auswirkt. Gerade mal 7,0 Liter Diesel pro 100 km schleust der VW im Test

durch sein modernes Pumpe-Düse-Einspritzsystem. Bei Opel hingegen setzt man immer noch auf die bewährte Verteilereinspritzung im 125 PS starken 2,2-Liter-Vierventil-Diesel. Die Fahrleistungen des Zafira liegen zwar auf VW-Niveau, jedoch ist der DTI längst nicht so durchzugsstark. Dies führt insgesamt zu einem höheren Drehzahlniveau und zu einem deutlich höheren Verbrauch, der bei 8,6 Litern auf 100 km liegt. Zudem sollte man dem Opel ebenfalls ein Sechsgang-Getriebe spendieren, da die Drehzahlsprünge beim Schalten der fünf Gänge recht groß ausfallen. Bei der Gelegenheit ließe sich auch die mangelhafte Schaltpräzision des Opel-Rührwerks verbessern. Bei den Fahrleistungen muss sich der schwächere Peugeot erwar-

VERGLEICHSTEST KOMPAKTVANS



PREISE/AUSSTATTUNG

	Opel	Peugeot	VW
Preis			
Grundpreis	21 955	20 950	24 350
AUTO ZEITUNG-Normausstattung			
Fahrdynamikregelung (ESP)	Serie	Serie	Serie
Fensterheber, elektr. vorn	395 ¹⁾	Serie	Serie
Klimaanlage	1100 ¹⁾	Serie	1075
Leichtmetallfelgen	-	600	746
Metalliclackierung	405	400	425
Radio (mit CD)	750 ²⁾	600	Serie
SitzhöhenEinstellung	Serie	Serie	Serie
Zentralverrieg., Fernbed.	Serie	Serie	Serie
Summe	2650	1600	2246

Preis mit AZ-Normausstattung

günstigste Ausstattungslinie*	Njoy	-	Trendline
Gesamtpreis	24 375	22 550	26 596

Weitere Extras

Automatik-Getriebe	1260	-	-
Bordcomputer	265	Serie	Serie
Lederausstattung	1790	1700	2170
Navigationssystem	1725 ³⁾	1680 ⁴⁾	- ⁵⁾
Schiebedach, elektrisch	790	-	785
Sitze, zwei (3. Reihe)	Serie	520	595
Sitzheizung	305	240	260

1) Serie bei Njoy 3) inkl. CD-Radio u. Bordcomp.
 2) 315 € bei Njoy 4) inkl. CD-Radio
 * gemäß AZ-Normausstattung 5) ab Mitte 2003 lieferbar

SICHERHEIT, PREISE

Bremsassistent	-	Serie	Serie
Dreipunktgurt h. Mitte	Serie	Serie	Serie
Fahrdynamikregelung (ESP)	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie
Isofix	Serie	Serie	Serie
Kopf-Airbags	380	Serie	Serie
Kopfstütze, 3., hinten	Serie	Serie	Serie
Nebellampen	140	450	145
Reifendruck-Kontrollsystem	-	-	-
Seiten-Airbags, vorn	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags, hinten	-	-	-
Xenonlicht	760	-	865

WARTUNG / GARANTIE / FIXKOSTEN

Wartungsintervalle

Ölwechsel	30 000 km	20 000 km	lt. Anzeige
	24 Monate	24 Monate	24 Monate
Inspektion	30 000 km	20 000 km	lt. Anzeige
	24 Monate	24 Monate	24 Monate

Garantien

Technik	2 Jahre	2 Jahre	2 Jahre
Lack	2 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	2 Jahre	unbegrenzt

Wertverlust

nach 3 Jahren (%)	45,4	47,0	44,4
nach 4 Jahren (%)	51,0	52,7	49,9

Versicherung/Steuer

Typklassen (HP/VK/TK)	17 / 21 / 32	18 / 17 / 33	15 / 18 / 36
Versicherungskosten (€)	782 / 1284	805 / 924	681 / 991
	185	214	336
Abgasnorm	EU 3	EU 3	EU 4
Kfz.-Steuer** (€)	331	301	147

** Durchschnittliche Steuer pro Jahr bei 4-jähriger Nutzung unter Berücksichtigung der Steuerbefreiung für EU 4- bzw. D4-Abgasnorm

GESAMTWERTUNG

	Opel	Peugeot	VW
Karosserie / Innenraum			
Raumangebot vorn (100)*	66	72	70
Raumangebot hinten (100)	66	63	67
Übersichtlichkeit (100)	68	69	68
Bedienung / Funktion (100)	87	87	92
Kofferraumvolumen (100)	84	75	98
Variabilität (70)	67	62	66
Zuladung/Anhängelast (50/30)	41	42	46
Sicherheitsausstattung (150)	88	113	118
Qualität/Verarbeitung(100/100)	158	165	178
KAPITELWERTUNG	725	748	803

Fahrkomfort

Sitzkomfort vorn (150)	78	84	92
Sitzkomfort hinten (100)	60	57	62
Ergonomie (150)	128	127	130
Innengeräusche (50)	29	33	29
Geräuscheindruck (100)	47	53	50
Klimatisierung (50)	32	32	25
Federung leer (200)	125	118	137
Federung beladen (200)	126	119	137
KAPITELWERTUNG	625	623	662

Fahrkomfort

Beschleunigung (200)	137	113	138
Zwischenspur (150)	102	87	103
Höchstgeschwindigkeit (200)	57	53	67
Getriebeabstufg./Schaltg. (100)	67	72	81
Laufkultur (100)	47	58	50
Reichweite (50)	24	27	33
Verbrauch (200)	154	158	170
KAPITELWERTUNG	588	568	642

Fahrdynamik

Slalom (100)	21	29	40
Handling (150)	66	71	77
Lenkung (100)	49	55	59
Geradauslauf (50)	35	35	40
Dosierbarkeit d. Bremse (50)	35	34	32
Bremsweg kalt (150)	112	101	118
Bremsweg warm (150)	100	105	127
Traktion (50)	33	33	33
Fahrsicherheit (150)	110	95	130
Wendekreis (50)	32	32	34
KAPITELWERTUNG	593	590	690

Umwelt / Kosten

Emissionswerte (100)	61	74	74
SchadstoffEinstufung (100)	50	50	100
Vorbeifahrergeräusch (100)	30	30	40
Grundpreis (250)	221	223	216
AUTO ZEITUNG-Normausstattung			
Wiederverkauf (100)	48	45	50
Wartung (50)	46	49	49
Versicherung (50)	34	38	38
Steuer (50)	17	20	35
Kraftstoff (50)	40	41	43
Garantien (50)	32	25	35
KAPITELWERTUNG	667	687	769

Gesamtwertung

PLATZIERUNG	3	2	1
--------------------	----------	----------	----------

* Klammerwerte = max. erreichbare Punktzahl in der jeweiligen Disziplin

einzubremsen – ein Umstand, der für ein hohes Gefühl der Sicherheit sorgt. Lob gilt auch den Bremswerten aller drei Kontrahenten. Keiner benötigt mehr als 40 Meter, um aus 100 km/h zum Stillstand zu kommen – dem Touran gelingt sogar ein Warm-Bremswert von 37,3 Metern – und ein weiterer Kapitelsieg.

KOSTEN/UMWELT Der Peugeot ist am preiswertesten

Wider Erwarten hat der VW auch in diesem Kapitel die Nase vorn, was allerdings nicht an seinem hohen Preis von 24 350 Euro liegt. Seinen beträchtlichen Punktevorsprung erarbeitet sich der Touran durch seine steuergünstige EU-4-Abgaseinstufung und die niedrigsten Kraftstoffkosten. Zudem bescheinigen die Experten von DAT dem VW den geringsten Wertverlust.

Deutlich hinter dem Touran gruppiert sich der Peugeot ein, der mit 20 950 Euro das günstigste Angebot darstellt, zumal zum Beispiel die Klimaanlage bereits im Preis enthalten ist. Zwar glänzt das HDi-Aggregat mit beispiellos niedrigem Partikelaustritt, die kostendämpfende EU-4-Abgasnorm erfüllt es dennoch nicht.

Der Basispreis des Zafira fällt zwar mit 21 955 Euro noch preiswert aus, doch die Serienausstattung ist recht mager. Besser fährt man mit dem Modell Njoy, das Fensterheber vorn, Klimaanlage und Alu-Felgen serienmäßig bietet. Ansonsten bescheren die höheren Kraftstoffkosten sowie die EU-3-Einstufung dem Opel in diesem Kapitel nur Platz drei.

FAZIT



JÜRGEN VOIGT

Für die Hausaufgaben in Sachen Kompaktvan hat sich VW zwar viel Zeit gelassen, dafür aber fast alles mit Bravour gelöst. Der Touran bietet ein hohes Maß an Raumqualität, Sicherheit und Dynamik – allerdings zum hohen Preis. Da können weder der kultivierte, eher Kombi-ähnliche Peugeot noch der Zafira mithalten. Der Opel ist zwar etwas in die Jahre gekommen, gehört aber immer noch zu den Vielseitigsten seiner Klasse