



Stauen und Stechen

Einst war der Renault Scenic Vorreiter der Kompaktvans, jetzt soll die Neuaufgabe Rivalen wie Opel Zafira und VW Touran ausstechen.

Für modisches Outfit ist Frankreich noch immer eine gute Adresse. Ob Haute Couture oder Prêt-à-porter: Kreativität ist Pflicht, Langeweile verpönt. Und dieser Imperativ scheint nicht nur für Textilgestalter zu gelten, sondern auch für die Autodesigner im Lande.

Mit der ersten Scenic-Generation von 1996 hat es Renault einmal mehr verstanden, aus einer Mode einen Trend zu ma-

chen. Aber jetzt, da fast jeder Volumenhersteller einen Kompaktvan anbietet, gehen die Franzosen noch einen Schritt weiter: Die Neuaufgabe des Bestsellers präsentiert sich optisch so innovativ wie technisch und sorgt damit für eine wohlthuende Abgrenzung zu den eher konventionell gemachten deutschen Kontrahenten.

So folgt der neue Scenic – wengleich in gemäßigter Form – der expressiven Designlinie

des Hauses, und auch inwendig steckt er voller Zeitgeist-Technik, die man gewöhnlich nur in höheren Preisregionen findet. Von der automatischen Türverriegelung nach dem Anfahren über Regensensor, Lichtautomatik und elektrische Parkbremse bis hin zum Öffnen und Starten per Chipkarte reicht das Füllhorn der Ausstattungsliste, mit dem Renault punkten will. Zudem eröffnet er ab 2004 als erster Vertreter seiner Klasse

die Wahl zwischen Kurz- und Langversion.

Allerdings kann das vorerst allein lieferbare Basismodell höchstens fünf Personen transportieren, während die nur unwesentlich größeren Opel Zafira (serienmäßig) und VW Touran (optional) mit zwei zusätzlichen, im Ladeboden versenkbaren Einzelsitzen aufwarten. Denn wie üblich bei einem Designerstück geht die schöne Form zu Lasten des Nutzwerts:

Der Knick im Heck und das eingezogene, hinten abgeflachte Dach kosten sowohl im Gepäckabteil wie im Fond Platz.

Zumindest für Erwachsene mangelt es hinten an Kopffreiheit, was sich nur mildern lässt, indem man den schmalen mittleren Sessel entfernt und die äußeren nach innen versetzt. Auch Standard-Stauraum und Zuladung sind beim Scenic deutlich knapper bemessen. Im Zafira erweist sich dagegen die

sperrige Sitzbank in der Mitte als Handikap, weil sie weniger Maximalvolumen und Variabilität als die leicht ausbaubaren Einzelsessel der Kontrahenten ermöglicht.

Am meisten Platz und Flexibilität bietet hier der Touran mit seiner nüchternen Zweckform, dazu ein luftiges Raumgefühl sowie saubere Verarbeitung und eine vorbildlich einfache Bedienung. Beim ebenfalls soliden Opel stören neben der

Die drei Kompaktvans treten mit Ottomotoren zwischen 113 und 125 PS an



Optisch ist der Scénic ein Mix aus Mégane und Espace



Kühnes Cockpit mit Digitaltacho und kurzem Schaltknäuf



Die nüchterne Kastenform des Touran schafft viel Platz



Schlichtes Interieur mit guter Funktionalität und Verarbeitung



Unlackierte Stoßleisten schützen die Zafira-Karosserie



Wenig Glanz, aber reichlich Grauschleier im Innenraum

zu tiefen Lüftungseinheit und den winzigen Funktionstasten am Lenkrad auch die Klappgriffe, mit denen sich die Türen besonders nach einem Unfall schlechter öffnen lassen. Positiv fallen die reichhaltige Serienausstattung der Executive-Version (Klimaautomatik, Alufelgen, Bordcomputer) und das Angebot sinnvoller Extras auf.

In praktischer Hinsicht hat der Renault kaum mehr zu bieten, sieht man einmal von den vielen Ablagen, der verschiebbaren Mittelkonsole mit 15 Li-

ter Staufach und zwei Armlehnen zwischen den Vordersitzen (ab Luxe) sowie dem großen Panorama-Schiebedach (950 Euro) ab. Ansonsten stellen weder die schlecht ablesbaren Zentralinstrumente noch die überfrachteten Stummelschalter an der Lenksäule oder die elektrische Parkbremse eine echte Verbesserung dar. Auch das Finish im Innenraum wirkt noch nicht ganz überzeugend.

Mit der guten Sitzausformung und -position hinter dem jetzt steiler stehenden Lenkrad

kommt hingegen fast jedermann zurecht, zumindest wenn er die unlogisch platzierten Hebel für die Lehnenverstellung (vorne an der Konsole) gefunden hat. Auf langen Strecken können die weichen Polster aber ebenso Unbehagen verursachen wie die harten Opel-Sportsitze oder die kräftige Seitenneigung in Kurven, die mit der komfortorientierten Fahrwerksabstimmung des Scénic einhergeht.

Der beste Mix aus Handling, Sicherheit und Bequemlichkeit ist hier in Gestalt des

VW vertreten, und das ohne faule Kompromisse. Wie die großen Sitze sind Federung und Dämpfung angenehm straff und parieren selbst kurz aufeinander folgende Bodenwellen kommod, bei hoher Zuladung verbessert sich das Ansprechverhalten sogar. Auch von Fahrwerks- und Windgeräuschen werden die Insassen kaum belästigt, vom kernigen, bei hohen Drehzahlen lauten Motor allerdings umso mehr.

Im Gegenzug legt der Touran ein agiles, weitgehend neu-

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Opel Zafira 1.8 Executive	Renault Scénic 1.6 16 V Luxe Expr.	VW Touran 1.6 FSI Trendline
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1796	1598	1598
Leistung	kW (PS) bei 1/min 92 (125) 5600	83 (113) 6000	85 (115) 5800
max. Drehm.	Nm bei 1/min 170 bei 3800	152 bei 4200	155 bei 4000
Leergewicht/Zuladung	kg 1428/542	1466/449	1539/601
Länge × Breite × Höhe	mm 4317 × 1742 × 1684	4259 × 1810 × 1620	4391 × 1794 × 1635
Radstand	mm 2694	2685	2677
Wendekreis links/rechts	m 11,2/11,3	11,0/11,0	10,8/10,5
Gepäckraum 5-/2-sitzig	L/VDA 600/1700	430/1840	600/1989
Anhängelast/gebremst	kg 600/1300	650/1300	750/1300
Tankinhalt	L 58	60	60
Innenbreite vorn/hinten	mm 1420/1425	1465/1460	1480/1480
Innenhöhe vorn/hinten	mm 995/990	1090/960	1080/1000
Normsitzraum	mm 730	740	690
Quadermaß	klein mm 655 × 1005 × 920	320 × 860 × 900	580 × 940 × 870
L × B × H	groß mm 1295 × 1005 × 920	1270 × 860 × 900	1650 × 940 × 870
Testwagenbereifung	205/55 R 16 V Continental Premium Cont.	195/65 R 15 V Michelin Pilot Primacy	205/55 R 16 Bridgestone Turanza ER 30
Kraftübertragung	Vorderradantr. Fünfganggetr.	Vorderradantr. Fünfganggetr.	Vorderradantr. Sechsganggetr.
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	7,0	8,2	7,7
0 – 100 km/h	10,9	12,6	12,1
0 – 120 km/h	15,6	17,8	17,4
0 – 130 km/h	18,6	21,1	21,4
0 – 140 km/h	22,1	25,8	25,3
Elastizität ¹⁾	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	10,0/13,5	13,7/18,5	12,1/17,9
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	14,6/–	20,1/–	18,1/23,5
Höchstgeschw.	km/h 188	185	186
Bremsweg (Verzögerung)	m (m/s ²)		
aus 100 km/h kalt	37,5 (10,3)	38,2 (10,1)	38,6 (10,0)
aus 80% Vmax	87,3 (10,0)	85,1 (9,9)	85,2 (10,0)
aus 100 km/h warm	39,8 (9,7)	39,4 (9,8)	39,0 (9,9)
Testverbrauch	L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunde)	9,2 6,3	9,4 6,8	9,7 6,4
maximal	10,9	11,3	11,7
Reichweite	630	638	619
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin 11,4	Superbenzin 9,4	Super Plus 9,5
über Land	6,9	6,0	6,2
gesamt	8,6	7,2	7,4
Innengeräusch	dB(A)		
bei 50 km/h	61	56	61
bei 80 km/h	62	62	62
bei 100 km/h	66	69	64
bei 120 km/h	70	70	68
bei 130 km/h	72	72	71
bei 140 km/h	72	73	71
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Slalom 18 m	58,7/55,6	58,7/57,2	60,5/56,6
ISO-Wedeltest	120,0/113,1	116,5/114,8	118,9/113,8
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrgeschwindigkeit	66/63	67/65	68/63
Ausfahrgeschwindigkeit	52/50	49/50	56/50
Festkosten	Euro		
Steuer	92,–	82,–	82,–
Haftpflicht	748,–	869,–	748,–
Teilkasko ²⁾	325,–	406,–	349,–
Vollkasko ³⁾	1175,–	1045,–	808,–
Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾			
bei 15 000 km/Jahr	Euro 260,–	241,–	248,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro 424,–	369,–	398,–
Grundpreis	Euro 24 795,–	21 700,–	22 720,– ⁵⁾
Dachreling	150,–	180,–	○
Klimaautomatik	○	○	1345,–
Leichtmetallräder	○	750,–	740,–

¹⁾ für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust; ⁵⁾ inkl. 595 Euro Aufpreis für zwei Klappsitze in der dritten Reihe; ○ = Serie



Starke Seitenneigung und unpräzise Lenkung beim Renault



Die Stummschalter sind klein und überfrachtet



Mit tollem Handling ist der VW ein echter Kurvenkünstler



An Ablagen und Fächern herrscht kein Mangel



In flotten Wechselkurven neigt der Opel zum Aufschaukeln



Die Klappgriffe sind unpraktisch und unsicher

trales Kurvenverhalten an den Tag, an dem sogar das Fahrerherz seine Freude hat. Das serienmäßige ESP greift so früh und sanft ein, dass Kurskorrekturen selten nötig werden. Fast schade, denn die neue elektromechanische Lenkung arbeitet gleichermaßen leicht wie exakt und vermittelt stets eine klare Rückmeldung von der Straße.

Gerade daran hapert es bei der ähnlich konzipierten Lenkhilfe im Scénic, die zwar wenig

Kraft, aber viele Eingriffe erfordert, weil sie seltsam gefühllos und synthetisch wirkt. Durch ihr nervöses, nicht lineares Ansprechen stellt sich ein eckiger, unharmonischer Fahrstil ein, und bei flotter Kurvenhatz wird der Pilot noch vor dem ESP von ausgeprägtem Untersteuern eingebremst. Ansonsten bereiten weder die Fahrsicherheit noch die Bremsen Probleme.

Trotz seiner indirekten Hydrauliklenkung und der wank-



Wenn der Nutzwert im Vordergrund steht, bleibt den Designern nur wenig Spielraum

freudigen Karosserie gilt das auch für den etwas behäbigen Zafira. Fahrpräzision und -freude kommen hier ebenso zu kurz wie ein gehobenes Komforternstnis, denn die Kombination aus straffen Federn und weichen Dämpfern animieren den Aufbau zu lästigen Schwingungen. Mit schwerem Ballast stößt das Schluckvermögen des Fahrwerks bei kurz aufeinander folgenden Bodenwellen überdies schnell an seine Grenze und geht auf die Blöcke.

Andererseits macht der 1,8-Liter-Motor mit 125 PS manche Komfortschwäche des Opel wieder wett. Er ist so drehwillig und durchzugsstark, dass man auch bei voller Zuladung genügend Reserven verspürt. Weil man ihn nicht ständig ausquetschen muss wie die 1,6-Liter-Viertentiler der Konkurrenten, kommt er mit weniger Benzin über die Runden. Als Manko bleiben die schlechtere Schadstoffklasse (D4) und die knorpelige Schaltung.

Da flutschen die Gangwechsel im Renault viel lockerer aus dem Handgelenk – mit einem kurzen Griff zum ebenso kurzen Schaltstummel, der direkt neben dem Lenkrad aus dem Cockpit ragt. Aber das Einlegen einer niedrigeren Übersetzung ist öfter nötig als gewünscht, weil der Motor nur 113 PS und ein bescheidenes Drehmoment bereit hält. Außerdem gelingt es nur selten, mit der schlecht dosierbaren Kupplung ruckfrei anzufahren.

In Leistung und Temperament liegt der Touran FSI auf ähnlichem Niveau, die Kombination aus Benzin-Direkteinspritzung und Sechsganggetriebe verspricht indes weniger Abgas und Verbrauch. Das tritt jedoch höchstens unter Laborbedingungen oder bei sehr niedertouriger Fahrweise ein, wo es dem Vierzylinder einfach an Kraft mangelt. Im Alltag bedeutet das höhere Drehzahlen und damit nicht nur mehr Durst, sondern auch mehr Lärm.

Das größere Spar- und Spaßpotenzial bieten ohnehin die Dieseldvarianten, den Benzinern bleibt nur der Vorzug niedrigerer Einstands- und Wartungskosten. Obwohl der Renault hier am besten abschneidet, reicht es ihm ansonsten nur noch im Umweltkapitel zum Sieg. Denn seine individuelle Form mag Geschmacksache sein, die Schwächen bei Fahrwerk und Raumangebot sind es nicht.

So zeigt die Testbilanz, dass auch in der unscheinbarsten Ver-

packung ein echter Charaktertyp stecken kann. Und die kommen nicht aus der Mode, wie der brave Zafira beweist. Auch der Touran ist kein spektakuläres, aber ein kultiviertes Auto, das sich keine groben Fehler leistet. Er ist der attraktivste der drei Kandidaten – gerade weil er neben Platz für Reisetaschen und Plüschtiere auch Raum für Fahrfreude lässt.

Text: **Bernd Stegemann**
Fotos: **Hans-Dieter Seufert**

GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	VW Touran 1.6 FSI	Opel Zafira 1.8	Renault Scénic 1.6
Karosserie			
Innenmaße (15)	13	12	11
Raumgefühl (20)	16	16	14
Kofferraum (15)	13	12	9
Zuladung (10)	5	4	1
Bedienung/Funktionalität (10)	10	9	8
Variabilität (15)	9	7	7
Ausstattung (10)	7	10	9
Zusatzausstattung (5)	4	5	4
Qualitätsanmutung (20)	16	15	14
SUMME (120)	93	90	77
Fahrkomfort			
Federung leer (25)	21	18	19
Federung beladen (10)	8	6	7
Sitze vorn (20)	18	16	17
Sitze hinten (15)	13	12	11
Klimatisierung (10)	4	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	5	4	3
Geräuscheindruck (15)	11	12	11
SUMME (100)	80	75	75
Antrieb			
Laufkultur (10)	7	8	7
Durchzugskraft (5)	3	5	3
Leistungsentfaltung (5)	3	5	3
Schaltung/Getriebeabstuf. (10)	9	9	10
Beschl./Höchstgeschw. (15)	8	10	8
Elastizität (10)	1	5	2
Testverbrauch (20)	8	10	9
Reichweite (5)	3	3	3
SUMME (80)	42	55	45
Fahreigenschaften			
Fahrsicherheit leer (20)	19	18	17
Fahrsicherheit beladen (15)	14	13	12
Fahrdynamik-Test (10)	9	7	8
Handlung (20)	18	16	14
Lenkung (10)	9	7	5
Wendigkeit (10)	7	5	6
Traktion/Wintertaugl. (10)	8	8	8
Geradeauslauf/Windempf. (5)	4	4	4
SUMME (100)	88	78	74
Sicherheit			
Bremsverzög. kalt leer (15)	13	14	13
Bremsverzög. 80% Vmax (10)	9	9	8
Bremsverzög. kalt bel. (10)	9	9	9
Bremsverzög. warm bel. (10)	8	8	8
Ansprechverhalten Bremse (5)	5	4	5
Sicherheitsausstattung (40)	31	26	30
Sicht/Licht (10)	8	9	9
SUMME (100)	83	79	82
Eigenschaftswertung (500)	386	377	353
Umwelt			
Minimalverbrauch (20)	10	10	9
Emissionsverhalten (10)	8	4	8
Leergewicht (10)	6	7	6
Stand- und Fahrgeräusch (10)	7	9	10
SUMME (50)	31	30	33
Kosten			
Grundpreis* (25)	23	19	25
Aufpreisgestaltung (5)	4	5	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (15)	15	13	12
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	12	12	14
Kraftstoff 100 000 km* (20)	18	20	20
Garantie (10)	5	4	5
SUMME (100)	85	80	87
Gesamtwertung (650)	502	487	473

1. VW TOURAN
Der Spätstarter verbindet viel Platz und agiles Handling mit Komfort und Variabilität. Aber die Ausstattung ist mager, der Motor schlapp und durstig.

2. OPEL ZAFIRA
Besonders in Flexibilität, Fahreigenschaften und Federung wirkt der Zafira gealtert. Positiv: der kräftige Motor und die gute Serienausstattung.

3. RENAULT SCÉNIC
Nur bei Umwelt und Kosten kann der neue Scénic punkten, Raumangebot und Handling des strikten Fünftürers enttäuschen. Ansonsten herrscht Mittelmaß.

* Bester erhält volle Punktzahl