

Zafira-Streich?

Wer kennt das nicht aus seiner Schulzeit: Drohten Jungs mit Prügeln, war die Antwort „Ich hol meinen großen Bruder, und der hilft mir gegen dich.“ Der große Bruder des Touran heißt Sharan, kam sehr spät und wurde dennoch Marktführer. Einen kräftigen Klaps auf den Hintern in Form dieser Erfolgsaura braucht nun auch das jüngste Wolfsburger Kind, der Touran. Er soll VW in das bislang vollkommen verwaiste Segment der Kompaktvans führen.



- ... Karosserie/Innenraum
- ... Fahrwerk/Fahrverhalten
- ... Motor/Getriebe
- ... Kosten
- ... Datenblatt
- ... Fazit

Denn es gilt es schon längst als offenes Geheimnis, dass sich auch geniale Ingenieure bisweilen irren. Wozu etwa sollte ein Kompaktvan gut sein, man habe ja schließlich einen Sharan und den klassischen Bulli namens T4 im Angebot, tönte es selbstgefällig vom Mittellandkanal anlässlich der Vorstellung des Opel Zafira. Eine grandiose Fehleinschätzung des damaligen VW-Vorstandes rund um Ferdinand Piëch, denn Opel teilt sich das Segment in Europa weitgehend mit dem Scénic von Renault auf und ist in Deutschland Marktführer. Unser erster Fahrbericht vom Touran klärt demnach die Frage: Bauen die Wolfsburger mit ihrem Spätzünder denn jetzt ein dermaßen gutes Auto, dass sich jeder Zafira-Fahrer beim Neukauf zu VW abwenden muss?

Innenraum



Konzernchef Bernd Pischetsrieder ist überzeugt davon, „dass vanartige Fahrzeuge in diesem Segment bis zu 50 Prozent Marktanteil erobern werden.“ Und von diesem Kuchen möchte sich Wolfsburg ein großes Stück einverleiben, was nach dem Wunsch der Wolfsburger bedeutet: Künftige Touran-Käufer haben bislang einen anderen Minivan gefahren.

Einen handfesten Grund zum Fremdgehen ist im Karosseriekapitel jedoch nicht abzusehen, denn **in Sachen Variabilität** bietet der 4,39 Meter lange Touran **nicht mehr als die Klassenstandards**. Im Detail: drei Einzelsitze in der zweiten Reihe, die nach Demontage des Mittelsitzes zugunsten besserer Schulterfreiheit näher aneinander montiert werden können. **Optionale Einzelsitze** für die dritte Reihe (595 Euro Aufpreis), die in umgeklapptem Zustand einen ebenen Kofferraumboden ermöglichen – eine Kopie des Zafira-Systems. Auch Schubkästen (unter den Vordersitzen), **viele Ablagen und aus den Vordersitzen ausklappbare Tablets sind keine Innovationen**, sondern bei Fahrzeugen mit ausdrücklich praktischem Anstrich mittlerweile selbstverständlich. Nichts Neues also aus Wolfsburg?

Im Prinzip nicht, auch wenn VW seinen Kompaktvan konsequent gebaut hat: Die leicht hausbackene, nach VW-Lesart „zeitlos-elegante“ Linienführung mit dem steil abfallenden Heck birgt praktische Qualitäten. **Ohne die Sitzreihen zwei und drei stehen rund 1900 Liter Ladevolumen** zur Verfügung – das spart den nächsten Umzugswagen. In Reihe drei halten auch Erwachsene länger als bis zum Biergarten ohne artistische Verrenkungen durch. Das weitere Platzangebot entspricht den Erwartungen an einen nagelneuen Kompaktvan: Die Türen öffnen weit und bieten **bequemen Zustieg auf die fünf regulären Sitzplätze**. Zu fünft reist es sich mit **üppigem Raumgefühl auf allen Sitzen**. Die straff gepolsterten Sitze der ersten Reihe bieten ausreichenden Seitenhalt, der Arbeitsplatz ist durch weite Verstellbereiche von Lenkrad und Sitz an alle Staturen adaptierbar. Ebenso erfreulich: Im Gegensatz zu Mitbewerbern wird der VW auch in den **Basisversionen mit CD-Radio** ausgeliefert.

In punkto Anmutung hinterlässt der Touran ebenfalls einen positiven Eindruck, was natürlich verstärkt für die samtigen Oberflächen der „Highline“-Ausstattung gilt. Im direkten Vergleich wirkt der Touran eine Spur solider als sein Rüsselsheimer Pendant. Erwartungsgemäß, denn der Zafira ist bereits einige Jahre auf dem Markt.

Fahrwerk



Der Touran fährt sich selbst bei probeweise abgeschaltetem ESP (Serie) extrem sicher und gutmütig, aber gleichzeitig überraschend sportlich – eine Eigenschaft, für die VW-Fahrzeuge bislang weniger bekannt waren. Relativ geringe Seitenneigung, ein nur in engen Kurven starkes Untersteuern mit ansonsten recht neutraler Fahrwerksabstimmung und die eher straffe Dämpfung vermitteln ansatzweise Fahrfreude. Auch die neue elektromechanische Servolenkung gefällt mit sehr gutem Straßenkontakt und unaufregter Direktheit. Der Grenzbereich liegt hoch – beim extrem zügigen Ritt über spanische Landstraßen ließ sich der Touran selbst von fiesen Bodenwellen nicht verwirren, die Fahrzeuge mit schlechterem Fahrwerk schon mal mit dem Heck tanzen lassen. Sicher auch ein Verdienst der neuen, sehr aufwändigen Multilink-Hinterachse, die dem Layout des künftigen Golf der fünften Generation entspricht. Sie sorgt für eine geschmeidige, dennoch sehr präzise Radführung. Advantage VW gegen Opel?

Ansatzweise ja, allerdings auf einem für den typischen Vaneinsatz eher theoretischen Niveau. Schließlich gehört besondere Skrupellosigkeit dazu, die Angstattacken der Beifahrerein ebenso zu ignorieren wie die akustisch nicht näher beschreibbaren Unmutslaute des Nachwuchses aus Reihe zwei, den nur die ISOFIX-Halterungen und Gurte am Platz halten. Aber: Immerhin gut zu wissen, dass man im Touran auf dem Weg ins Mountainbike-Wochenende mit dem besten Kumpel auch mal den Schumi rauskehren kann.

Kehrseite der fahraktiven Medaille: In Sachen (Abroll-) Komfort kann der Touran keine Maßstäbe setzen. Auf kurze Stöße, wie sie typischerweise Straßenschäden und Tempobegrenzungs-Schweller auf die Räder übertragen, wirkt die Federung frapierend steifbeinig. Erschwerend hinzu kommt unter solchen Bedingungen ein gewisses Dröhnen von den Radaufhängungen. Da hatten wir vom Touran mehr erwartet. Zum optionalen Sportfahrwerk (200 Euro, straffere Dämpfung, verstärkte Federn, 25 Millimeter Tieferlegung) können wir nur Hartgesottenen raten.

Motor



Schlappe Buchstaben: Der FSI ist zwar mit 115 PS nicht wirklich schwach, muss aber vor fast 1,6 Tonnen kapitulieren

Bis zum Sommer wird der Touran in **fünf Motorvarianten** zu bestellen sein, die **alle nach Euro 4** eingestuft sind. Basis ist der **1,6-Liter mit 102 PS**, Toppversion vorerst der Zweiliter-FSI mit 150 PS. Zunächst in den Markt eingeführt werden **zwei Diesel mit 100 und 136 PS** sowie der 1,6-Liter-FSI mit 115 PS.

Vom kleineren FSI kann man im Grunde nur abraten, weil er in dem schweren Van (1540 Kilogramm, rund drei Zentner mehr als ein Zafira) **überfordert ist** und darum mit zumeist hohen Drehzahlen bewegt werden muss, sobald mehr als nur Dahingleiten in der Ebene gefragt ist. Das aber widerspricht leider der FSI-Theorie, die zum Ausreizen des Sparpotenzials wenig Umdrehungen verlangt. Ausschlaggebend für das doppelte Dilemma dürfte der **mangelnde Hubraum** sein – ein Zweiliter mit identischer Leistung wäre das richtige Aggregat. Die höchste Stufe der **(außer in der Basismotorisierung) serienmäßigen Sechsgangbox** bleibt somit meistens ungenutzt. Schon im Fünften lässt sich an mäßigen Steigungen kaum das Tempo halten. Leider **enttäuscht auch der Verbrauch** – das Auf und Ab der spanischen Küstenautobahn erforderte trotz moderatem Tempo (100 bis 140 Stundenkilometer) und bewusstem Verzicht auf hochtourige Fahrweise **rund 9,5 Liter**.

Ganz anders gehen die **beiden Pumpe-Düse-Diesel** zu Werke. Befriedigende, wenn auch nicht ganz so gute Laufkultur wie bei guten Common-Rail-Aggregaten, **kraftvoller Antritt** aus niedrigen Drehzahlen, inzwischen relativ gut dosierbare Kraftentfaltung und **hohe Durchzugsstärke** auch in den oberen Gängen machen die Diesel-Tour zum Touran-Vergnügen. Die **36 PS Mehrleistung des Zweiliter-Aggregates** gegenüber der 100-PS-Version (1,9 Liter) ist natürlich **deutlich zu spüren**. Der große Diesel schiebt seine maximal **320 Newtonmeter** mit stets präsenter Lässigkeit auf die Kurbelwelle. Dennoch bietet auch der kleinere Diesel in Sachen Souveränität einen Quantensprung zum **wenig überzeugenden FSI**.

Das bereits angesprochene **Sechsgang-Getriebe begeistert mit enormer Präzision und knackig-kurzen Schaltwegen**. Demnächst zu haben ist auch das revolutionäre, neue Direktschaltgetriebe (DSG).

Kosten



Einen VW zu fahren war bislang immer etwas teurer – beim Touran beschwört Konzernchef Pischetsrieder das „gute Preis-Leistungs-Verhältnis“. Tatsächlich liegt der VW ausstattungsbereinigt **Kopf an Kopf mit** seinem Haupttrivalen, dem **Opel Zafira**: Die **Basismotorisierung (100 PS)** ist zwar mit **19 950 Euro (Trendline: 22 125, Highline 24 475)** einen knappen Tausender teurer als der Rüsselsheimer Klassenprimus, bietet aber ausstattungsbereinigt den besseren Gegenwert: ESP, Seitenairbags und CD-Radio sind, anders als im Opel, serienmäßig. Im Gegensatz zum Vorbild müssen allerdings die beiden Einzelsitze der dritten Reihe extra bezahlt werden (595 Euro). Größer sind die Differenzen auch bei der nächsthöheren Motorisierung nicht. Im VW kosten **115 PS 21 100 Euro**, während der Zafira-Käufer für 125 PS nur 19 995 Euro bezahlt. Der Opel dürfte sich mit größerem Hubraum (1,8 statt 1,6 Litern) und knapp 150 Kilogramm Mindergewicht allerdings souveräner fahren. Bereits für 18 200 Euro übrigens ist der Renault Scénic zu haben.

Bei den Dieseln sehen die Preisabstände ähnlich aus. VW legt die Latte am höchsten mit **21 800 Euro (100 PS)**. Identische Leistung kostet bei Opel 20 205 Euro. Renault dumpft mit 19 600 Euro. Und die Van-Alternative Peugeot 307 SW kostet als 107-PS-Diesel mit Partikelfilter 21 250 Euro.

Serie sind in der Basisversion u.a. sechs Airbags, CD-Radio elektrische Spiegel, Einzelsitze hinten, ESP, Antischlupfregelung und Zentralverriegelung. **Die Variante „Trendline“ bietet** u.a. zusätzlich Dachreeling, Tempomat, Bordcomputer, umklappbaren Mittelsitz in der zweiten Reihe, höhenverstellbaren Beifahrersitz sowie justierbare Lendenwirbelstützen vorne. **Die „Highline“-Version hat** außerdem Leichtmetallfelgen, Klimaanlage, Sportsitze vorne und Alu-Dekoreinlagen.

Die laufenden Kosten des Touran versprechen relativ wohlfeiles Van-Vergnügen. **Versicherung (Kasko ab 12) und Steuer (günstig durch Euro 4) sind niedrig**, der Wiederverkaufswert mutmaßlich hoch.

Datenblatt



Platz wie im LKW? Nicht ganz, aber immerhin bis zu 1900 Liter offeriert der Touran (und fährt sich erheblich sportlicher als der Brummi)

Technische Daten

Typ	Touran FSI (115PS)	Touran TDI (100PS)	Touran TDI (136PS)
Motor	Vierzylinder-Ottomotor	Vierzylinder-TDI PDE	Vierzylinder-TDI PDE
Hubraum (cm³)	1598	1896	1968
Leistung in PS (KW) bei U/min⁻¹	115 (85) bei 5800	100 (74) bei 4000	136 (100) bei 4000
Max. Drehmoment (Nm) bei Umin⁻¹	155 bei 4000	250 bei 1900	320 bei 1750
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	186	177	197
Beschleunigung 0-100 km/h (sek.)	11,9	13,5	10,6
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Front	Front	Front
Treibstoffsorte	Super	Diesel	Diesel
Verbrauch EU-Drittelmix (l/100 km)	7,4	5,9	6,0
Gewicht, Herstellerangabe (kg)	1423	1498	1561
max. Zuladung (kg)	667	662	649
Grundpreis	21 100 Euro	21 800 Euro	24 350 Euro
Abgasnorm	EU4	EU4	EU4
Versicherungsklassen (HP/TK/VK):	13/25/13	14/29/14	15/18/36
Serienausstattung:	u.a. sechs Airbags, CD-Radio elektrische Spiegel, Einzelsitze hinten, ESP, Antischlupfregelung, Zentralverriegelung	u.a. sechs Airbags, CD-Radio elektrische Spiegel, Einzelsitze hinten, ESP, Antischlupfregelung und Zentralverriegelung	u.a. sechs Airbags, CD-Radio elektrische Spiegel, Einzelsitze hinten, ESP, Antischlupfregelung und Zentralverriegelung, Dachreeling, Tempomat, Bordcomputer, umklappbaren Mittelsitz zweite Reihe, höhenverstellbaren Beifahrersitz, justierbare Lendenwirbelstützen vorne

*Variante Trendlinie 22 125.- bzw. Highline 24 475.-

Fazit



Don Touran wie Quichote gegen die Windmühlenflügel namens Opel Zafira? Die Verkaufszahlen werden es zeigen.

Ein gelungener Kompaktvan mehr: Raumökonomie, insbesondere in Reihe drei, und Variabilität sind gut, die Fahreigenschaften überraschend sportlich. Die Anmutung ist hochwertig.

Andererseits: In der Grundversion kann sich der Touran im Finish nicht entscheidend von etablierten Wettbewerbern absetzen. Optisch vermag er dies schon gar nicht, denn die von bösen Zungen als „Brotkasten“ assoziierte Hülle kann kaum Begeisterungstürme entfachen. Und einen spezifischen, objektiven Mehrwert können wir auch nicht entdecken, denn neue Maßstäbe in Sachen Variabilität setzt der Touran keineswegs. Wohin der Kenner auch blickt – stets folgt ein Dejà-vù Marke: Kenn ich von X, hat doch Y auch. Da haben die Entwickler die Chance verpasst, den Spätzünder mit hübscher Hülle und einem ganzen Feuerwerk an Karosserieinnovationen zu einem unwiderstehlichen Package zu schnüren.

Deswegen lautet unser Fazit: Objektiv gesehen bietet der Touran, abgesehen von Kleinigkeiten wie mehr technischen Features, keinen größeren Kaufanreiz als die Rüsselsheimer Konkurrenz. Die kommenden Monate werden zeigen, ob Kompaktvan-Käufer aus Imagegründen jetzt scharenweise zu VW überlaufen, weil man eine deutsche Alternative zum Zafira hat. Oder ob einfach der Trick mit dem großen Bruder funktioniert.

Plus und Minus VW Touran

- + gutes Platzangebot
- + klassentypische Variabilität des Innenraums
- + gute Sitzposition
- + genaue Lenkung
- + sportliches Fahrverhalten
- + serienmäßiges Sechsgang-Getriebe (außer Basis)
- + sehr souveräne Dieselmotoren
- Fahrwerk mit schlechtem (Abroll-) Komfort
- teurer als Wettbewerber
- schlappe FSI-Motorisierung
- hoher Verbrauch (FSI)