



# Das Kinderwagen-Match

Im Test:

Citroen Grand C4 Picasso HDi 150 Seduction

Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Trend

Mazda 5 CD116 TE

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFLEX Edition

Peugeot 5008 2.0 HDi Active

Renault Grand Scenic ENERGY dCi TomTom Edition

VW Touran 2.0 TDI Comfortline BMT

**Ein Kompaktvan muss praktisch sein.** Das war immer so und gilt heute noch viel mehr. Ein moderner Kompaktvan muss aber auch schick sein. Das war nicht immer so. Und darüber hinaus sollte ein aktueller Kompaktvan auch Spaß beim Fahren machen. Das war fast nie so. Damit soll jetzt Schluss sein. Zumindest wenn es nach Opel geht. Denn mit dem

neuen Zafira Tourer &ndash; der dritten Generation des Kompaktvan-Pioniers spendierte man wie den Kombiversionen von Astra und Insignia den Namenszusatz Tourer &ndash; wollen die Rüsselsheimer in einem der aktuell wichtigsten Segmente neu durchstarten. In einem Punkt hat Opel den Beweis schon vor Beginn des großen Vergleichstest angetreten. Nämlich beim Design. Im Vergleich zum optisch unscheinbaren Vorgänger steht der Neue jetzt nicht nur fesch, sondern auch überaus bullig da. Kein Wunder, schließlich legte der Zafira Tourer in der Länge um satte 19 Zentimeter zu. Dass Schönheit allein aber nicht reicht, ist beim Blick auf die Konkurrenz schnell klar.

**Siebenkampf.** Bestseller in einem dicht besiedelten Segment mit knapp über 5.000 verkauften Modellen war 2011 der Renault Scénic. Er tritt zum Vergleichstest als Grand Scénic an (fast 21 Zentimeter länger als die kurze Scénic-Version). Auch der Citroën C4 Picasso (plus 12 Zentimeter) sowie der Ford C-Max (plus 14 Zentimeter) tragen in der verlängerten Version den Namenszusatz Grand. Somit pendeln sich fast alle Kandidaten auf einer Länge von gut 4,5 Metern ein. Etwas kürzer ist der rund 4,4 Meter lange VW Touran (4.647 verkaufte Modelle im vergangenen Jahr), mit gut 4,6

Metern deutlich am längsten ist der Opel Zafira Tourer. Alle sieben Kompaktvans haben Dieselmotoren zwischen 116 (Mazda 5) und 150 PS (Citroën Grand C4 Picasso und Peugeot 5008) unter der Haube. Alle angegebenen Preise beziehen sich auf die jeweiligen Versionen mit sieben Sitzplätzen. Serienmäßig haben nur der Grand C4 Picasso und der Mazda 5 sieben Sitze an Bord, bei allen anderen muss man die zwei ausklappbaren Sessel in Reihe drei um jeweils gut 700 Euro extra bezahlen.

Stichwort Preise: Der Citroën ist mit 25.190 Euro nicht nur günstiger als alle anderen, er unterbietet den teuersten im Vergleich, den VW Touran, sogar um fast 5.800 Euro – und ist darüber hinaus sogar einen Tick besser ausgestattet.

### **Platz 7: MAZDA 5**

**Die zweite Generation des japanischen Kompaktvans** ist mit knapp 4,6 Metern gleich lang wie der Citroën C4 Grand Picasso und nur knapp sieben Zentimeter kürzer als der Opel Zafira Tourer, der längste Kompaktvan im Vergleich. Das schafft ordentlich Platz für die Beine in Reihe zwei. Aber sonst? Da schaut’s leider weniger gut aus. Denn sowohl bei der Innenbreite als auch beim Kofferraum-angebot zeigt der 5er Schwächen. Bei aufgestellten Rücksitzen der zweiten Reihe beträgt das Volumen lediglich 426 Liter. Immerhin ist das Gepäckabteil gut nutzbar und verfügt über eine niedrige Ladekante sowie einen ebenen Boden. Apropos Boden: Dort werden die beiden Sessel für die dritte Reihe herausgeklappt. Diese eignen sich aber bestenfalls für Kinder. In Reihe zwei sind die Sitze um ordentliche 26 Zentimeter verschiebbar und die Lehnen umlegbar. Ausbauen geht nicht. Interessant: Der mittlere Sitz kann in einem der beiden äußeren Sitze verstaut werden, die heruntergeklappte Lehne fungiert danach als Armstütze. Nachteil: Da der mittlere Sessel deutlich schmaler als die beiden Äußeren ist, sollten sich drei Insassen in Reihe zwei gut verstehen. Ideal beim Parken: die seitlichen Schiebetüren. Die Bedienung des Cockpits ist dank großer und gut beschrifteter Tasten schnell durchschaut. Auch die Verarbeitung ist auf hohem Niveau. Lediglich das billig wirkende Hartplastik stört den soliden Gesamteindruck. Eindeutig zu wenig oder schlecht nutzbar: die Ablagen. Das schwächste Triebwerk aller Kandidaten liefert tadellose Fahrleistungen. Brav: der Verbrauch von 6,6 Litern trotz extrem niedriger Temperaturen. Durchschnittlich: drei Jahre Garantie.

### **Platz 6: RENAULT GRAND SCÉNIC**

**Frisch geliftet rollt der Renault Grand Scénic** zu unserem Vergleichstest. Zarte, aber wirkungsvolle kosmetische Eingriffe nahmen die Franzosen vor allem im Gesicht vor. Optisches Ergebnis: fesch wie nie. Auch im Innenraum gibt es leichte

Korrekturen. Oft bekrittelt, endlich überarbeitet und jetzt auch logisch: die Radio-Bedienung. Geblieben sind dafür die nach wie vor zu kurzen Lenkstockhebel. Das Cockpit ist mit seinem futuristischen Design nicht jedermanns Sache, die feine Material- und Verarbeitungs-Qualität dagegen schon. Ebenfalls am Puls der Zeit: der tadellos geräumige Innenraum. Der im Vergleich zum normalen Scénic um satte 21 Zentimeter längere Grand Scénic bietet solide Platzverhältnisse. Die drei Einzelsitze in Reihe zwei können jeweils um 17 Zentimeter verschoben, einzeln vorgeklappt oder komplett ausgebaut werden. Massiver Handling-Nachteil: die schweren Sessel sind im Vergleich zum VW Touran nur äußerst mühsam aus- und wieder einbaubar. Die zwei aus dem Boden ausklappbaren Einzelsitze in der letzten Reihe eignen sich nur für Notfälle (Aufpreis für die Siebensitzer-Variante 690 Euro). Das Kofferraumvolumen ist in der Fünfsitzer-Version mit 645 Litern üppig, mehr als zwei Kubikmeter bei komplett ausgebauten Sitzen sind sogar ein Bestwert im Vergleich. Praktisch: die niedrige Ladekante. Der kultivierte Diesel ist ausreichend kräftig, der werksseitig versprochene niedrige Verbrauch wird mit 7,1 Litern auf unserer Test-runde aber deutlich übertroffen. Bremsweg: mit 44,6 Metern der längste Wert aller Kandidaten. Nachholbedarf besteht –; wie bei einigen anderen Herstellern auch –; bei der nur zweijährigen Garantie.

## **Platz 5: PEUGEOT 5008**

**Seine Qualitäten hat der modisch gestylte Peugeot 5008** bereits vor gut einem halben Jahr im auto touring-Dauertest eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Jetzt gilt’s, auch im direkten Vergleich mit der harten Konkurrenz zu bestehen. Das gelingt dem 5008er ganz gut, aber eben nicht in allen Details. Grund zur Freude gibt es beim Blick in den Kofferraum. Der ist groß, eben und dank einer niedrigen Ladekante einfach zu beladen. Die drei jeweils um rund 13 Zentimeter verschiebbaren Einzelsitze in Reihe zwei können wie im Konzernbruder Citroën Grand C4 Picasso vorgeklappt und eben im Boden verstaut werden. Zum besseren Einstieg in die letzte Reihe kann außerdem die Sitzfläche der äußeren Sessel hochgeklappt und der gesamte Sitz nach vorne geschoben werden. Die gut 900 Euro teuren zwei Einzelsitze ganz hinten sind wie bei allen Modellen nur eine Notlösung. Das Platzangebot für die Insassen ist insgesamt passabel, Großgewachsene leiden in der zweiten Reihe aber unter einer geringen Kopf- und Beinfreiheit. Die Cockpit-Landschaft ist übersichtlich und bis auf die etwas zu klein geratenen Drehregler für Temperatur und Lüftung intuitiv bedienbar. Auffallend: die hochwertige Material-Qualität. Der hervorragend kultivierte Zweiliter-Diesel bietet schon bei niedrigen Drehzahlen mächtig Punch und gefällt mit kräftigem Durchzug. Zarte Lastwechsel-Reaktionen und eine indirekte Lenkung sind aber Spielverderber in

Sachen Handling. Zwar lagen die Temperaturen auf der Verbrauchsrunde weit unter null Grad, trotzdem sind 7,3 Liter kein Ruhmesblatt. Schade: nur zwei Jahre Garantie.

#### **Platz 4: CITROEN GRAND C4 PICASSO**

**Der Citroën Grand C4 Picasso ist ohne Zweifel** neben dem Opel Zafira Tourer der optisch auffälligste Vertreter in diesem Vergleichstest. Auch im Inneren haben die Franzosen das eine oder andere „anders“ gelöst. Für eingefleischte Citroën-Piloten ein Segen, für andere schlicht ein Fluch. In der 150 PS starken Diesel-Version wird der Grand C4 Picasso ausschließlich als Siebensitzer ausgeliefert. Die Variabilität ist ident mit dem Peugeot 5008, sprich: Die drei Einzelsitze in der zweiten Reihe sind einzeln verschieb- (jeweils um 13 Zentimeter) und umlegbar. Bei den beiden äußeren Sesseln kann außerdem zwecks leichterem Einstieg nach ganz hinten die Sitzflächen hochgeklappt und der ganze Sitz nach vorne geschoben werden. Soweit die Gemeinsamkeiten. Der Kofferraum ist bei aufgestellter zweiter Reihe mit 576 Litern ausreichend geräumig, bei umgelegten Sitzen sogar einer der Größten. Fein: Der Grand C4 Picasso verfügt über die niedrigste Ladekante aller Kandidaten. Im geräumigen Innenraum reisen fünf Insassen ausgesprochen bequem. Einziger Nachteil: die zu kurzen Sitzflächen vorne und hinten. Teilweise skurril wird’s bei der Bedienung. Die feststehende Lenkradnabe ist Geschmackssache, die zahlreichen Tasten und Drehregler darauf sind aber unübersichtlich und schlecht bedienbar. Gleiches gilt für Radio- und Navigations- sowie für die eigenwillige Klima-Steuerung ganz links am Armaturenbrett. Immerhin gibt’s etliche Ablagen. Ohne Fehl und Tadel dafür: der kräftige und kultivierte Motor sowie der hohe Fahrwerkskomfort. Beim Verbrauch wäre weniger durchaus mehr. Besonderes Zuckerl: der mit Abstand günstigste Preis.

#### **Platz 3: FORD GRAND C-MAX**

**Wie bei Citroën und Renault gibt es auch für den Ford C-Max** zwei unterschiedliche Karosserie-Varianten. Die getestete Grand-Version ist mit gut 4,5 Metern um exakt 14 Zentimeter länger als die kürzere Fünfsitzer-Variante. Weiterer Unterschied: Der Grand C-Max verfügt serienmäßig über praktische seitliche Schiebetüren (neben dem Mazda 5 übrigens als einziger im Test). Seine Stärken spielt der Grand C-Max vor allem beim Fahrspaß aus. Der tadellos kultivierte und drehfreudige Zweiliter-Diesel mit 140 PS sorgt für ordentliche Fahrleistungen. Das Fahrwerk ist sportlich-straft abgestimmt, aber trotzdem komfortabel. Top: sicheres Fahrverhalten, direkte Lenkung, exakte Schaltung, hervorragende Sitzposition.

Abstriche müssen sportliche Piloten dafür beim Platzangebot machen. Weder beim Raumangebot für die Insassen – wenig Innenbreite vorne, eingeschränkte Kniefreiheit in der zweiten Reihe – noch beim Kofferraumvolumen (lediglich 475 Liter in fünfsitziger Konfiguration) rangiert der Kölner im Spitzenfeld. Wie beim Mazda 5 kann der schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe im äußeren Sessel verstaut werden. Vorteil: mehr Platz für zwei Personen, besserer Durchgang in die dritte Reihe. Außerdem: verschieb- und umlegbare Rücksitze. Stichwort Cockpit. Intuitive Bedienung? Fehlanzeige. Viele Tasten und umständliche Menüführung sind einfach mühsam. Auch wenn man die tiefen Temperaturen auf der gemeinsamen Verbrauchsrunde einrechnet: der Verbrauch ist zu hoch. Fein: vier Jahre Garantie.

## **Platz 2: OPEL ZAFIRA TOURER**

**Opel bringt Bewegung ins familienfreundliche Kompaktvan-Segment.** Die neue und mittlerweile dritte Generation hat nicht nur um 19 Zentimeter in der Länge zugelegt, ein frischeres Design sowie ein neues Innenraum-Konzept sollen wieder mehr Käufer in die Schauräume locken. Im Gegensatz zu seinen beiden Vorgängern ist der neue Zafira Tourer auch als Fünfsitzer zu kaufen (Ersparnis rund 700 Euro). Ein neues und attraktives System des Sessels gibt es in Reihe zwei. Dort können die drei großen Einzelsitze jeweils um 23 Zentimeter verschoben und einzeln nach vorne geklappt werden. Bestellt man um knapp 250 Euro das Lounge-Sitzsystem, lässt sich der mittlere Sitz zur bequemen und großen Mittelarmlehne umfunktionieren. Zusätzlich können die äußeren Sessel weiter nach hinten und etwas nach innen gerückt werden. Ergebnis: jede Menge Raum für zwei Insassen. Ausbauen der Sitze ist allerdings unverändert nicht möglich. Auch das Kofferraumvolumen kann sich sehen lassen. 710 Liter in der fünfsitzigen Konfiguration stellen einen Bestwert dar. Lob verdient außerdem das geräumige Platzangebot für die Passagiere. Top: die Beinfreiheit in Reihe zwei. Ebenso erfreulich: funktionelles Cockpit, sinnvolle Ablagen. Kritik gibt es aber für die am Testwagen teilweise unsaubere Verarbeitung.

Beim Fahren überzeugt der Rüsselsheimer mit gutem Komfort und einer direkten Lenkung. Größtes Manko: der im Vergleich zur Konkurrenz laute und relativ brummige Zweiliter-Diesel. Einen Pluspunkt verdient das Triebwerk dafür beim Verbrauch: 6,2 Liter sind der niedrigste Wert im Test. Mager: nur zwei Jahre Garantie.

## **Platz 1: VW TOURAN**

**Erst 2003 schickte VW mit dem Touran** seinen ersten Kompaktvan ins Rennen. Obwohl die anderen Hersteller schon längst ihre jeweiligen Produkte auf dem Markt hatten, fand sich der Touran schon kurz nach dem Start in den Verkaufshitlisten ganz

oben. Die kantige Urform ist trotz zarter Überarbeitungen 2006 und 2010 bis heute gleich geblieben. Ebenso das Erfolgsrezept. Der Innenraum ist funktionell, variabel und selbst für fünf Insassen geräumig. Die drei Einzelsessel in Reihe zwei sind verschieb- (17 Zentimeter), umleg-, vorklapp- und mit wenigen Handgriffen einfach ausbaubar. Die zwei Sitze in Reihe drei werden aus dem Ladeboden hochgeklappt, müssen aber nach wie vor extra bezahlt werden (gut 800 Euro). Der Kofferraum ist groß, einfach zu beladen und schon bei aufgestellten Rücksitzen mit fast 700 Litern üppig dimensioniert. Plus: viele Ablagen, hohe Zuladung, niedrige Ladekante, übersichtliche Karosserie beim Rangieren, ideale Sitzposition, großzügig längs- und höhenverstellbares Lenkrad. Der 140 PS starke Zweiliter-Diesel agiert kultiviert, dreht willig hoch und liefert kräftige Fahrleistungen. Überzeugend: Das nach wie vor straffe, aber durchaus komfortable Fahrwerk sowie das agile Handling und die sicheren Fahreigenschaften. Fein: präzise, aber etwas knochige Schaltung, exakte und leichtgängige Lenkung. Der Verbrauch ist mit 6,8 Litern Diesel akzeptabel und liegt bei höheren Temperaturen deutlich darunter. Verbesserungswürdig sind nach wie vor die nur zweijährige Garantie und der hohe Anschaffungspreis. Gut ist jetzt die Serienausstattung.

## **FAZIT**

Der zwar nicht mehr ganz tafrische, aber in nahezu allen Disziplinen immer noch attraktive VW Touran gewinnt den Kompaktvan-Vergleich klar. Der rundum erneuerte und schicke Opel Zafira Tourer ist platzmäßig ebenbürtig, sparsamer, aber nicht ganz so agil. Auf dem dritten Platz landet der ungemein dynamische, aber zu eng geschnittene und bescheiden ausgestaffierte Ford Grand C-Max. Der angenehm komfortable und geräumige Citroën Grand C4 Picasso wird Vierter. Die skurrile Bedienung verhindert eine bessere Platzierung. Platz fünf geht an den rundum soliden, umfangreich aus-gestatteten, aber teuren Peugeot 5008. Der Renault Grand Scénic landet knapp dahinter. Er bietet gute Raumverhältnisse und eine solide Ausstattung, zeigt aber Schwächen beim Fahren und bei der Bedienung. Der Mazda 5 ist keineswegs schlecht, die anderen aber in vielen Details etwas besser.