

**Touran møter Zafira, 307 SW og Corolla Verso:**

# Klubben for de praktiske og romme

**De er utviklet med et mål for øye – de skal være praktiske og rommelige, praktiske og rommelige, praktiske og rommelige – og det er det de er!**

Det begynte med Scénic, men det var ikke godt nok, Opel ville overgå Renault når det gjaldt arealutnyttelse og lanserte Zafira. To seter ekstra og med bare 15 cm ekstra lengde la den grunnlaget for Opels suksess i klassen for de kompakte flerbruksbilene. Det finnes femseters stasjonsvogner som har mer plass enn de kompakte flerbruksbilene, så det er ikke der fordelene ligger. Det er mer arealutnyttelsen som spiller inn.

I sydlige deler av Europa, hvor biltettheten er større enn her hjemme, har arealutnyt-

telsen stor betydning. Ikke bare når bilen er i bevegelse, men også når den skal parkeres, er det om å gjøre at den tar minst mulig plass. Ved å gå i høyden får en bedre plassutnyttelse, og ved at baksetene kan tas ut vil utnyttelsesgraden i bagasjeavdelingen bedres ytterligere. Renault Scénic var akkurat det franskmenn, italienere og tyskere trengte, en bil som har god plass og som samtidig opp-tar liten plass.

Opel ville noe mer, og Zafira ble lansert som syvseter med praktiske klappseter som ligger i bagasjeromgulvet når de ikke er i



# nelige

bruk. Siden har det kommet flere konkur-  
renter. I Corolla Verso har Toyota valgt en  
kompakt femseter med uttagbare bakseter.  
Peugeot har utviklet 307 SW som en tradi-  
sjonell stasjonsvogn og satt av plass til to  
ekstra seter helt bak. Men her må du velge  
når du drar hjemmefra, skal du ha bagasje-  
plass må de bakerste setene settes igjen  
hjemme.

Volkswagen har valgt å følge Opel til  
døra. I Touran ligger de bakerste setene i  
gulvet når de ikke er i bruk, mens andre  
seterad består av separate seter som kan  
tas helt ut. Spesielt kompakt er den ikke,  
og arealutnyttelsen er  
omtrent som en vanlig  
stasjonsvogn i denne  
klassen. Her er det pas-  
sajerkapasiteten som  
er det store fortrinnet. ▶



## Volkswagen Touran 1.9 TDI

### FØRERPLASS 10

Denne førerplassen kunne like godt vært i en van. Du sitter godt, har god oversikt og selv om designen kanskje er litt kjedelig er det hele veldig funksjonelt.

### PLASS 10

Her er det plass over gjennomsnittet enten du velger å kjøre Touran som to seter, fem- eller syv seter. Og setearrangementet er enkelt å bruke.

### KOMFORT 10

Fjæringskomforten er på den faste siden, men hjulopphengene takler dårlig vei veldig godt og lydnivået er veldig behagelig.

### KJØREEGENSKAPER 10

Kjøreegenskapene er mer dynamiske enn du ventet i en bil av denne typen og med stabilitetskontrollen er sikkerheten godt ivarett.

### YTELSER OG FORBRUK 10

Dieselmotoren har et bredt arbeidsområde og er både trekk- og akselerasjonsvillig, og med sekstrinns gearkasse er forbruket også gunstig.

### SIKKERHET 10

Sikkerhetsutstyret er på plass, kjøreegenskapene er førsteklasses og Volkswagen har ikke for vane å slurve med sikkerheten. Vår vurdering er før EuroNCAP-testen foreligger.

### PRIS OG UTSTYR 9

Utstyrsnivået er høyt både når det gjelder sikkerhets- og luksusutstyr og praktisk utstyr.

Poengene er kun ment for bruk i denne testen og kan ikke overføres til andre tester. Når poengene for Sikkerhet står i ( ) betyr det at bilen ikke er EuroNCAP-testet.



A realutnyttelse har vært viktig også for Volkswagens ingeniører og designere, men Touran er likevel like lang som Golf stasjonsvogn. Dette er en rommelig bil, og den oppleves også som rommeligere enn konkurrentene. Når du ser den ved siden av 307 SW kan du ikke unngå å legge merke til høydeforskjellen, og karoseriets store bredde i hodehøyde. Dette er nesten som en mini kassevogn.

Kupébredden er bedre enn i konkurrentene, spesielt i hodehøyde, og tre voksne har brukbar plass i baksetene. Setene er høye, noe som bidrar til god benplass. De tre separate setene på andre seterad kan tas helt ut, og du kan også velge å ta ut det midterste setet og flytte de to gjenværende et hakk lengre inn, slik at det blir større avstand til dørene.

Med andre seterad i bakerste posisjon blir det begrenset plass til passasjerer på

bakerste rad. Men ved å trekke setene forover, de kan trekkes ca. 14 cm frem, får de bak bedre plass. Men med bare 24 cm setehøyde skal en likevel helst være av den korte typen for å sitte godt. Det er benplassen som er begrensningen, takhøyden er god.

Det er enkelt å ta setene på andre seterad ut, og som varebil uten bakseter er Touran virkelig rommelig. Frem til bakkant av konsollen mellom setene er det 177 cm lengde, og med en minste bredde på 105,5 cm og 87,5 cm høyde under taket snakker vi om et bagasjerom på nivå med stasjonsvogner i mellomklassen. Du kan også beholde setene i bilen, men vippe dem opp mot forsetene, det gir 134 cm langt bagasjerom.

Det er utviklet en rekke praktisk tilleggsutstyr som skal gjøre det enklere å utnytte plassen i Touran. For de sykkelinteresserte finnes det en sykkelholder som, når

du har tatt ut setene, gjør det mulig å frakte to sykler stående i bagasjerommet. En kjølebag for montering på den midterste seteplassen på andre seterad leveres også.

De to bakerste setene er også enkle å håndtere og kan vippes opp eller legges ned uten at du må flytte setene foran. En ulempe med Touran som syv seter er at du ikke har reservehjul, men er henvist til å bruke et nødsett ved en eventuell punktering. En annen ulempe med syv seter, er at bagasjeplassen krymper dramatisk. Bak bakerste seterad er det bare 33 cm til bakdøren ved gulvet, og på toppen av seteryggen er avstanden bare 16 cm. Med syv personer har Touran kapasitet til 146 kg bagasje.

Du sitter høyt i Touran, men i forhold til dashboardet og siderutene sitter du likevel lavere enn i konkurrentene, og har til tross



for de høye setene, følelsen av å sitte ned i bilen. Førerplassen er førsteklasses når det gjelder ergonomi. Høyderegulering av sete og høyde- og lengdejustering av rattet, og seter med god støtte både sideveis og til lår og rygg sørger for at du sitter både godt og riktig. Førermiljøet ellers er ryddig, med alle betjeninger plassert høyt og oversiktlig på dashbordet.

Touran oppleves som robust, samtidig som den har en mer delikat innredning enn for eksempel dagens Golf. Detaljene er det ikke noe å utsette på. Et ekstra rom på toppen av dashbordet, rommelige dørlommer, rom i midtarmen foran og det er også en skuff under passasjeret foran. Også de bak har plass hvor de kan legge fra seg ting og tang, og bak på hvert av forsetene er det et lite klappbord. Ekstra strømuttak finnes både for baksete og bagasjerommet.

Kjøreegenskapene er på «personbilnivå». Styringen er presis og kontant, og får hjelp av 16-tommers dekk. Det nye understellet, som allerede brukes i Audi A3 og som også kommer i nye Golf, takler så vel små som store ujevnheter meget godt. I unnamanøveren er styreresponsen nesten for kvikk og det er lett å svinge for mye. Den takler unnamanøveren bedre enn konkurrentene både med og uten stabilitetskontrollen. Det samme gjelder for slåmøvelsen. Med passasjerer overstyrer den litt mer enn uten, men er lett å kontrollere.

Touran er ingen lettvekt, den er hele 110 kg tyngre enn Zafira. Mye av vekten ligger i karosseristruktur, men det er tydelig at Volkswagen har brukt mye til støydemper også. På tomgang går Tourans dieselmotor vesentlig stillere enn konkurrentenes, og under kjøring er også støybildet mye mer behagelig.

TDI-motoren med 100 hk er kombinert med en sekstrinns gearkasse med et nydelig gearskift. Den tettstegede kassen har et noe lengre utveksling i høyeste gear, noe som bidrar til et rimelig forbruk. Motoren er sterk så lenge du holder turtallet over 1500 o/min, og den oppleves som trekkvillig også i sjettegear.

Touran er den mest moderne av de fire testbilene – både når det gjelder praktiske løsninger, men også når det gjelder komfort og kjøreeffekt. Spennende design kan den derimot ikke skryte av, så hvis det er det du søker kan du trygt se en annen vei. Dette er en robust og praktisk brukbil med plass til syv personer om det skulle være nødvendig – men den fungerer aller best som femseter.

## Opel Zafira 2.0 DTI

### FØRERPLASS 8

Zafiras førerplass er praktisk, men det høye rattet og den dårlige sittekomforten drar ned. Dessuten finnes det design som er mer spennende enn dette.

### PLASS 9

Zafira er svært rommelig, og for passasjerene – uansett hvor mange de er – er plassforholdene gode, men bagasjeplassen er ikke like god som i Touran og 307 SW.

### KOMFORT 8

Fjæringskomforten er god, men støynivået er for høyt. Blant annet er dieselmotorens tomgangsstøy sjenerende.

### KJØREEGENSKAPER 9

Dette er ikke bilen for den som vektlegger dynamiske kjøreegenskaper. Men den oppleves som trygg, og stabilitetskontroll er standard.

### YTELSER OG FORBRUK 9

Zafiras dieselmotor gir ikke effekten like jevnt som konkurrentene og henger ikke med Touran og 307 SW når det gjelder forbruk.

### SIKKERHET 8

Sikkerhetsutstyret er på plass i Zafira, men den har bare tre stjerner i EuroNCAP-testen. Stabilitetskontroll er ikke standard, men anbefales.

### PRIS OG UTSTYR 9

Praktisk utstyrspakke og en god pris, gjør Zafira til et gunstig valg hvis du jakter på syvseter, men stabilitetskontroll bør bli standard uten prisøkning.

Poengene er kun ment for bruk i denne testen og kan ikke overføres til andre tester.



Opel traff innertier med Zafira. Endelig kom det en kompakt og rommelig syvseter til en overkommelig pris. Det er ingen tvil om at det er de to ekstra sitteplassene hel bak som har bidratt til Zafiras popularitet. Seteløsningene ellers er tradisjonelle, og byr ikke på samme fleksibilitet som for eksempel Tourans. Zafira er drøyt 7 cm kortere enn Touran, men oppleves som lengre. Noe som selvsagt har noe med at den er smalere å gjøre.

Den innvendige plassen er sjenerøs, men det kraftige baksetet, som utgjør andre seterad, tar mye plass i forhold til konkurrentenes smekrere seter. I forbindelse med den moderate modellendringen i år har Zafira fått nytt baksete, med ny rygg på den midterste sitteplassen. Den kan nå legges ned i sin helhet og brukes som midtarmelene, kopholder og oppbevaringsom.

Andre seterad er en benk med hel sitte-

pute. Bare ryggene kan legges ned separat og du kan ikke fjerne benken. Skal du ha full utnyttelse av varerommet vipper du opp sitteputen og skyver hele setet frem til forsetene. Du har da 156,5 cm langt bagasjeromgulv. Selv lille Corolla Verso har lengre maksimalmål for bagasjerommet. Også Opel har utviklet tilleggsutstyr som skal gjøre det enkelt å utnytte Zafiras bagasjeavdeling, blant annet sykkelholder og kjøleboks.

Baksetet er relativt tungt å håndtere, men det hele fungerer enkelt. Benplassen i baksetet er det ikke noe å si på, og Zafira har de høyeste setene, noe som gjør baksetet veldig behagelig for voksne.

De to ekstrasetene helt bakerst er derimot ikke like praktiske. For å komme til dem må du trekke benkesetet forover, og når du først er på plass er benplassen begrenset. Men du kan til en viss grad regulere benplassen ved å trekke benkesetet for-

over. De to bakerste setene stjeler ikke plass når de ikke er i bruk og ligger pent nedfelt som en del av bagasjeromgulvet. Men mens du i Touran kan vippe opp de bakerste setene uten å røre seteraden foran, må du i Zafira trekke benkesetet forover for å få plass til å trekke opp de bakerste setene.

Som to- og femseter har Zafira imponerende bagasjekapasitet, men med de to bakerste setene i bruk er avstanden mellom seterygg og bakdør beskjedne 31 cm ved gulvet og 15 cm på toppen av seteryggen, akkurat som i Touran. Zafira har bare 122 kg lastekapasitet når den brukes som syvseter.

Du sitter høyt i Zafira også, og du sitter høyere i forhold til dashbordet og vinduslinjen enn i Touran. Det gir litt bedre oversikt, men som i alle biler i denne klassen, skjærer den kraftige A-stolpen av for sikten til på skrått forover.



Selv med lengde- og høyderegulering av rattet, og høyderegulering av førersetet er det ikke lett å finne en god kjørestilling i Zafira. Rattet ligger for mye. Dessuten er forsetene i Zafira for harde og har for buet rygg. Alle i testlaget klaget over dårlig sittekomfort. Det hjelper ikke at førersetet gir god side- og lårstøtte.

Føremiljøet er også fornyet, uten at det er helt åpenbart ved første øyekast. Dette er trauste saker, både når det gjelder design og materialvalg og sammenlignet med konkurrentene blir det litt for satt. Men det er funksjonelt og førerplassen er oversiktlig og enkel å finne ut av.

Opels dieselmotor har betydelig hardere gange enn Volkswagens. Men 12 desibel høyere støynivå på tomgang skyldes ikke bare dieselknakking. Akkurat på tomgangsturtallet oppstår det nemlig en ubehagelig resonans, den forsvinner bare turtallet løftes 100

o/min, og støynivået faller da øyeblikkelig med ca. 8 dBA. Zafira har bortsett fra dette et behagelig støybilde, men noe mer knakking fra motoren enn i Touran er det.

Opel-motoren har ikke samme fine effektutviklingen som Volkswagens TDI-motor. Zafirans motor har tydelige effektterskler og gir ikke kraften like mykt og behagelig som Peugeots og Volkswagens motorer, og den krever flittigere bruk av gearspaken ved at den også trenger litt mer turtall for å levere trekkraft og akselerasjon. Gearskiftet er lett, men har ikke samme presisjon som i Touran.

Fra stillestående start henger ikke Zafira med 307 og Touran, men turtallet stemmer perfekt rundt 70 - 80 km/t og i dette hastighetsområdet fungerer fjerde- og femtegearret uklønderlig.

Stabilitetskontroll er standard i Zafira også og i unnamanøveren og slalåmøvel-

sen lener den seg mer på elektronikken enn Touran. Styringen er heller ikke like presis, og kombinert med at den krenger mer, greier ikke Zafira å holde Tourans tempo i verken unnamanøveren eller slalåmen. 65-profil dekk må ta litt av skylden for Zafirans litt ufølsomme styring. Heller ikke ved normal svingkjøring gir den samme presise styrefølelsen og tilbakemeldingene som Touran. Fjæringskomforten er derimot god, og nesten på nivå med Touran. Bare over de store ujevnheter har Zafira bedre flyt enn konkurrentene.

Zafira er bare tre og et halvt år, men sammenlignet med Touran virker den allerede litt satt og gammelmodig, og Opel bør se nærmere på utformingen av forsetene, så dårlig sittekomfort fortjener ikke Zafira-kjøperne. Som bruksbil er den fortsatt praktisk og rommelig, men fungerer aller best som femseter. ▶

## Peugeot 307 SW 2.0 HDI

### FØRERPLASS 9

Du sitter godt og riktig i 307, og førermiljøet er ryddig. Kan virke litt spinkelt i forhold til Touran.

### PLASS 9

Skulle vi vurdert 307 SW som femseter hadde den fått en tier, men som syvseter blir det trekk for dårlig plass helt bak. Bagasjeplassen er meget god når den brukes som to- eller femseter.

### KOMFORT 9

Fransk fjæringskomfort er ikke hva den en gang var, og det er spesielt på dårlig vei 307 SW skuffer. Støynivået er derimot behagelig.

### KJØREEGENSKAPER 9

Kjøreegenskapene er førsteklasset på slett vei, men på humpete vei greier ikke hjulopphengene og henge helt med.

### YTELSER OG FORBRUK 10

Peugeot's HDI-motor er sterk og arbeidsvillig, og i denne sammenhengen er forbruket også meget gunstig.

### SIKKERHET 9

307 kombikupé fikk fire stjerner i EuroNCAPs kollisjonstest, og det er ingen grunn til at SW-modellen ikke skulle greie det samme, og stabilitetskontroll er standard.

### PRIS OG UTSTYR 9

307 SW har en god utstyrs pakke, men som syvseter må du legge til 6000 kroner ekstra for de to bakerste setene.

Poengene er kun ment for bruk i denne testen og kan ikke overføres til andre tester. Når poengene for Sikkerhet står i ( ) betyr det at bilen ikke er EuroNCAP-testet.



Peugeot har valgt en litt annen tilnærming enn konkurrentene. Da 307 kombikupé ble lansert innledet den en ny trend og gikk i høyden. Den er høyere enn konkurrentene, og har en sterkt skrånende frontrute som gir et langt dashboard, akkurat som i flerbruksbilene. I 307 SW er samme design videreført.

Akselavstanden er økt 10 cm i forhold til kombikupéen, og sammenlignet med Zafira og Touran har 307 SW henholdsvis 10 og 3 cm overtak når det gjelder utvendig lengde. Samtidig er den henholdsvis 14 og 11 cm lavere. Dette merkes selvsagt når det gjelder plassutnyttelse, men først og fremst for de som skal besitte de bakerste setene. Her er nemlig takhøyden minimal og de bakerste setene er ikke å anbefale for personer høyere enn 165 cm.

Peugeot har valgt en seteløsning med fem separate og uttagbare bakseter. 307 leve-

res som femseter, og de to ekstrasetene er tilleggsutstyr til 3000 kroner pr stykke. Setene kan plasseres hvor du ønsker. Du kan for eksempel ta ut det midterste setet på rad to og flytte de to ytterste setene et hakk innover, eller du kan legge ned seteryggen på det midterste setet og bruke det som bord. De som sitter på andre seterad har god plass med rikelig benplass og takhøyde, og en cm større kupébredde enn i Touran.

Ulempen med 307s to ekstraseter er at de tar mye plass også når de ikke er i bruk, og skal du utnytte bagasjerommet fullt ut må du sette dem igjen hjemme. 307 SW har en stor og rommelig bagasjeavdeling. Den er ikke helt på høyde med Zafiras og Tourans når det gjelder volum, men når du har tatt ut setene har du hele 183,5 cm lengde til rådighet, og bredden i bagasjerommet er også meget god. Selv om 307 er

lavere enn konkurrentene er det høyt under taket. Takhøyden i bagasjerommet er en cm større enn i Touran, men fem cm lavere enn i Zafira, og gir et bilde på Peugeot's plassutnyttelse i denne avdelingen. Bagasjekapasiteten som femseter er god, men med syv i bilen laster 307 SW bare 70 kg bagasje.

Mens du i en 307 kombikupé har følelsen av å sitte høyt når du sammenligner den med konkurrenter som Golf, Astra og Focus, har du når du kommer fra Touran, Zafira og Corolla Verso og over i 307 SW følelsen av å sitte lavt. Setene er litt lavere enn i de tre konkurrentene, men det er mer selve kjørestillingen og utformingen av førerplassen som bidrar til at du har en mer standard personbilfølelse i Peugeotten.

Førerplassen er elegant og praktisk. Og det er ikke uventet lagt vekt på at du skal ha masse plass rundt deg også når du sitter



foran. Det er skuffer under begge forsetene og rommelige dørlommer. Kjørestillingen er meget god. Du sitter behagelig i seter med passe hard stopp og god støtte sideveis både til lår og rygg. Vi kunne ønske litt bedre korsryggstøtte. Lengde- og høydergulering av rattet og god støtte til venstrefoten sørger for at de fleste vil kunne finne en god kjørestilling.

307 SW er noe mer oversiktlig enn de større og høyere konkurrentene, men sikten i bilens nærrområde forover er dårlig også her. Sikten oppover er derimot førsteklasses og det store glasstaket gir mye lys og mye varme. I solskinn og sommervarme stråler det ubehagelig fra taket, ikke en gang det effektive klimaanlegget greier å holde hodet kaldt på varme dager.

Peugeot's toliters HDI-motor er en fryd, og vår testbil var utstyrt med den kraftigste motoren med 109 hk. Den går stille, på tom-

gang har den bare marginalt høyere lyd-nivå enn Tourans dieselmotor, og den er vesentlig stillere enn Corolla Verso og Zafira – også under akselerasjon.

Ytelsene er det ikke noe i veien med. 307 er ingen lettveker, den veier 76 kg mer enn Corolla Verso og er bare 7 kg lettere enn Zafira, men er hele 118 kg lettere enn Touran. 0 til 100 km/t går unna på kvikke 12,9 sekunder. Vår testbil er faktisk nesten et sekund raskere enn fabrikkens tall. Utvekslingen er gunstig for norske hastigheter og fra 70 er akselerasjonen i tredjegearet kjappere enn konkurrentenes. Peugeotmotoren har en meget behagelig effektlevering og oppleves som lettkjørt og smidig. Dessuten har den et meget gunstig forbruk som heller ikke Touran matcher.

Dette er den mest sportslige av fire testbilene. Styringen er nesten på go-kartnivå når du sammenligner med Corolla Verso og

Zafira. Den er på samme nivå som Touran i unnamanøveren både med og uten passasjerer. I slalåmen er den raskere enn Touran når den kjøres tom, men med passasjerer er de på samme nivå. Stabilitetskontrollen trer støttende til, men den kvikke styringen gjør at den faktisk kommer litt på etterskudd.

307 SW har fast og litt sportslig fjæring og hamler ikke opp med Touran og Zafira når det gjelder fjæringskomfort. Dessuten avslørte kjøring på dårlig vei at dempingen mot hjulopphengene er dårlig, slamringen fra hjulopphengene er kraftigere enn i konkurrentene.

307 har ikke samme arealutnyttelse som de høyere konkurrentene og som syvseter har den ikke like praktisk setearrangement som Zafira og Touran. Den er definitivt best egnet som femseter, og med den fleksibiliteten de separate baksetene gir er den da en svært praktisk og tiltalende stasjonsvogn. ▶





**D**ette er den minste bilen i testen og den forsøker ikke å skjule det. 15 cm kortere enn Touran og med 7,7 cm kortere akselavstand, har Toyota likevel fått mye ut av det kompakte arealet. I Corolla-programmet ligger Verso mellom kombikupémodellene og stasjonsvognen. Sammenlignet med stasjonsvognen er Verso 14,5 cm kortere og 33.000 kroner dyrere, en forskjell en skulle tro det var nødvendig med mer enn en fleksibel seteløsning for å forsvare.

Corolla Verso har tre separate bakseter, og leveres bare som femseter. Med mulighet til å skyve setene 15 cm forover kan bagasjeromvolumet reguleres uten at baksetet blir helt ubrukelig. Baksetene kan fjernes helt, eller du kan vippe dem opp mot forseteryggen. Ryggen på det midterste setet kan legges ned og brukes som bord med koppholdere. Dessuten er det klappbord på baksiden av forsetene.

Baksetepassasjerene har god plass, og sittekomforten er god. Du kan blant annet regulere seteryggens vinkel. I Verso Sol er barneseter integrert i de ytterste setene. Disse gir en god sittestilling, men ettersom de mangler sidestøtte er de ikke behagelige å sitte i på lengre turer på svingete vei. De er derfor ikke egnet som et hovedbarnesete. Men som en nødløsning for korte strekningen fungerer de.

Med baksetet brettet sammen mot forsetene er bagasjerommet 134 cm langt, og tar du setene helt ut er lengden 172 cm. Det er lengre enn i Zafira og bare 5,5 cm kortere enn i Touran. Kombinert med god takhøyde, gir det plass for både sykler og andre store kolli som ikke er bredere enn 92 cm. Sammenlignet med konkurrentene har Corolla Verso vesentlig dårligere lastekapasitet, og med fem personer i bilen er det bare 120 kg igjen til bagasje. Det er un-

der halvparten av hva Touran og Zafira kan laste som femsetere.

Du sitter høyt i Corolla, og fra førerplassen føles den liten. Kupéen er smalere enn i konkurrentene og du har dashbordet tettere innpå deg. Rattet sitter lavt, litt for lavt til å gi en god kjørestilling og vi savner justering i lengderetning. Førersetet har høydejustering, men alle i testlaget valgte å ha det i laveste posisjon, og de klaget også på at sitteputen er litt kort. Førerplassen er praktisk og gjennomtenkt, og de nydelige instrumentene gir det hele et moderne preg. Navigasjonssystemet med ryggekameraet i vår bil er ekstrautstyr.

Corolla Verso imponerer når det gjelder smårom til krims-krams – her er det virkelig mulig å legge ting slik at du ikke finner dem igjen. Under forsetene er det skuffer, i dashbordet er det to forholdsvis store rom på hver side av midtkonsollen, i gulvet

**Toyota  
Corolla  
Verso D 90****FØRERPLASS 8**

Førerplassen virker litt trang, men du har god plass og sitter godt. Men rattet mangler justering i lengderetningen.

**PLASS 8**

Toyota har greid å få mye plass i Corolla Verso. Baksetepassasjerene har det rommelig og bagasjeplassen når du tar ut baksetene er meget god.

**KOMFORT 8**

Fjæringskomforten er bra, men litt vel stumpete på dårlig vei. Men det er først og fremst lydnivået og da spesielt fra motoren som vi trekker for.

**KJØREEGENSKAPER 8**

Corolla Verso er ikke blant de dynamiske når det gjelder kjøreegenskaper, men den takler unnamanøveren på en trygg måte – men vi savner stabilitetskontroll.

**YTELSER OG FORBRUK 8**

D-4D dieselmotoren har et høyt lydnivå og henger ikke helt med de beste når det gjelder trekraft og akselerasjon. Forbruket er også litt høyt.

**SIKKERHET 8**

Corolla Verso har ennå ikke vært gjennom EuroNCAPs kollisjonstest, men kombikupéen har – og greide fire stjerner. Stabilitetskontroll burde vært standard.

**PRIS OG UTSTYR 9**

Den er billigst, har mye utstyr, men mangler et par kollisjonsputer og stabilitetskontroll for å få tier.

Poengene er kun ment for bruk i denne testen og kan ikke overføres til andre tester. Når poengene for Sikkerhet står i ( ) betyr det at bilen ikke er EuroNCAP-testet.



bak forsetene er det også to rom, pluss at det er smårom mellom forsetene.

Dette er en hendig og lett kjørt bil, og de kompakte målene gjør at den er enklere å beregne ved trang parkering enn de to tyske konkurrentene. Ryggekameraet i vår testbil er praktisk, men når det må kombineres med navigasjonssystem blir prisen drøy.

Toyotas D-4D motor er den svakeste i denne testen. Med 90 hk og beskjedne 215 Nm kommer den til kort selv om Verso er den letteste bilen. Den er nesten 200 kg lettere enn Touran. Dieselmotoren oppleves som masete. Den har relativt høyt og skarpt lydnivå på tomgang og den støyter også mest under akselerasjon. Ettersom den også er den tregeste av testbilene vil du sannsynligvis høre motoren oftere og over lengre tid enn i de andre. Ved marsj-fart og normal belastning er derimot ikke motorstøy påtrengende selv om støy-nivået

også da er noe høyere enn i de tre konkurrentene.

Verso holder ikke så verst følge med Zafira fra stillestående, men når vi kommer til akselerasjon fra 70 til 100 km/t blir den hengende etter i både tredje- og femtegear. Når forbruket ikke er spesielt lavt blir ikke helhetsbildet udelt positivt, og vi heller til at Corolla Verso fungerer bedre med 110-hesters bensinmotoren.

Corolla Verso takler dårlig vei behageligere enn 307 SW. Det slamrer og slår ikke like mye, og den flyter også behageligere over ujevnheter. Den er den eneste av testbilene som ikke har stabilitetskontroll og greier seg likevel brukbart i unnamanøveren. Styringen er ikke like kvikk som i Touran og 307, og en får heller ikke de brå kastene i bilen.

I unnamanøveren slipper det først bak, og på en måte som er kontrollerbar, men

ved noe lavere hastighet enn for Touran og 307. I slalåmen er det foran det slipper først. Med passasjerer krenger den relativt kraftig og skifter da mellom under- og overstyring i unnamanøveren.

Dette er ikke en bil du kjøper hvis du vil ha dynamiske kjøreegenskaper. Det lave rattet som er for langt frem, den litt ullne styringen og masete motoren gjør at den egnert seg best hvis du har en avslappet kjørestil. Er du i markedet for en rommelig femseter som tar liten plass på veien er dette et godt alternativ. Bagasjeavdelingen er overraskende rommelig også når du sammenligner med større konkurrenter. Hvis du ikke må ha diesel og gjerne vil spare noen kroner er nok Corolla Verso 1.6 med 110 hk et bedre valg, ikke minst komfortmessig.

## Vårt valg

Ikke overraskende er den nyeste bilen også den som kommer gunstigst ut i vår poengvurdering. Touran har mye plass, et praktisk setearrangement og best komfort når det gjelder både støy og fjæring. Det kom heller ikke som noen overraskelse at den ble testlagets valg. Designen er kanskje ikke den mest spennende, men er du på jakt etter en rimelig syvseter er dette det beste alternativet pr. i dag. Her har du fullverdige seter som stues bort og frigjør plass til bagasje. Og tar du ut alle setene får du et imponerende stort varerom. Sikkerhetsutstyret er også på plass.

Zafira blir nummer to hvis det er syvseter vi jakter på. Setearrangementet gir ikke samme grad av fleksibilitet som i Touran og er ikke like enkelt å håndtere, men det fungerer meget godt og gjør Zafira til en praktisk bruksbil. Spennende kan den neppe kalles, verken kjøreegenskapene eller interiørdesignen får oss til å ty til superlativene.

307 SW selges hovedsakelig som femseter, og vil du ha de to ekstra setene koster de 3000 kroner stykket. Som syvseter er den ikke like praktisk som Touran og Zafira, men som femseter er den minst like praktisk. Og bagasjekapasiteten uten seter er det ikke noe å si på. Komforten kan derimot bli bedre, men motoren kan neppe gjøres særlige bedre – den sterke HDI motoren er både sterk og nøysom.

Corolla Verso når ikke opp i dette selskapet. Den virker rett og slett som et hakk mindre og billigere – men når det gjelder bakseteplass og bagasjekapasitet uten bakseter imponerer den. Toyotas dieselmotor har verken krefter, forbruk eller komfort til å hamle opp med Tourans og 307s motorer.

**Kjell Magne Aalbergsjø**

## Utstyr

	Opel Zafira 2.0 DTI Comfort	Peugeot 307 SW 2.0 HDi	Toyota Corolla Verso D-4D Sol	Volksw. Touran 1.9 TDI Highline
Kollisjonsputer	6	6	4	6
Hodekollisjonsputer	Ja	Ja	Nei	Ja
Hodestøtter	7	5(7)	5	7
3-punktsbelter	7	7	5	7
ISO-fix	Ja	Ja	Ja	Ja
Kollisjonsputeutkobling	Ja	Ja	Nei	Ja
ABS-bremser	Ja	Ja	Ja	Ja
Antispinnregulering	Ja	Ja	Nei	Ja
Stabilitetskontroll	6000	Ja	Nei	Ja
Xenon hovedlys	Nei	Nei	Nei	6300
Lyktespylere	Ja	Ja	Ja	Ja
Startsperre	Ja	Ja	Ja	Ja
Sentrallås	Ja/F	Ja/F	Ja/F	Ja/F
El. vindusheiser	Ja	Ja	Ja	Ja
Oppvarmede forseter	Ja	Ja	Ja	Ja
Oppvarmede speil	Ja	Ja	Ja	Ja
Klimaanlegg	Ja	Ja/A	Ja/A	Ja
Pollenfilter	Ja	Ja	Ja	Ja
Radio/CD-spiller	Ja	Ja	Ja	Ja
Metallic lakk	3300	2410	3100	3500
Garantier	3/12	3/12	3/12	3/12

**Kollisjonsputeutkobling:** Mulighet for å koble ut kollisjonsputen på passasjersiden foran. **Sentrallås:** F = fjernstyrt. **Klimaanlegg:** A = automatisk. **Garantier:** Nybil- og rustgaranti i år.



## Testerne sier...

### Jørgen Dale (43)

Touran er mitt valg, den føles robust og solid og har smarte setearrangementer. Den er behagelig å kjøre og sittekomforten er god uansett hvilket sete du sitter på. Zafira er rommelig og har praktisk bakseteløsning, men sittekomforten er dårlig. Corolla Verso gir småbilfølelse i forhold til de andre, men er rommelig. 307 SW er god å kjøre, har god plass, unntatt for de i de bakerste setene. Svak finish drar ned.



### Atle Falch Tuverud (22)

Touran er i mine øyne den beste bilen i testen. Den har praktiske seteløsninger med god fleksibilitet, gir følelsen av kvalitet og har gode kjøreegenskaper. Men 307 SW tiltaler meg mer. Den har en

fleksibel og god seteløsning kombinert med «personbilfølelse» og en mer spennende innpakning. Zafira er for satt, og jeg kan ikke finne noen god kjørestilling i Corolla Verso.

### Per Haaland (21)

Touran står øverst på min liste. Den har de beste kjøreegenskapene, jeg sitter best i den, og den virker også mest påkostet og mest robust – og ikke minst; den har stylingpotensiale. 307 SW har den beste designen, men jeg er ikke sikker på hensikten med glass-taket, og finishen er for dårlig. Zafira har praktiske seteløsninger, men jeg sitter ikke godt i den og den virker litt for satt for meg. Det siste gjelder også for Corolla Verso, selv om den antagelig er den mest problemfrie bilen av de fire.



### Kjell Magne Aalbergsjø (47)

Touran er den mest moderne av de fire og har for mine behov de beste seteløsningene. Zafira er for satt, både når det gjelder kjøreopplevelse og interiørdesign. 307 SW har den beste designen, er rommelig, men kvalitetsfølelsen og komforten er ikke god nok. Corolla Verso har overraskende god plass, men førerplassen er for trang, og plassen til tross dominerer småbilfølelsen.

	<b>Opel Zafira 2.0 DTI Comfort</b>	<b>Peugeot 307 SW 2.0 HDi</b>	<b>Toyota Corolla Verso D-4D Sol</b>	<b>Volkswagen Touran 1.9 TDi Highline</b>
<b>Pris: Motor</b>	<b>292.000,-</b>	<b>293.400,-</b>	<b>285.000,-</b>	<b>310.840,-</b>
<b>Boring x slag:</b>	4-sylindret rekkemotor med en overliggende kamaksel, fire ventiler per sylinder. Direkte innsprøytning og turbo. 84,0 x 90,0 mm	4-sylindret rekkemotor med en overliggende kamaksel og to ventiler per sylinder. Direkte innsprøytning og turbo. 85,0 x 88,0 mm	4-sylindret rekkemotor med to overliggende kamaksler og fire ventiler per sylinder. Direkte innsprøytning og turbo. 82,2 x 94,0 mm	4-sylindret rekkemotor med en overliggende kamaksel og to ventiler per sylinder. Direkte innsprøytning og turbo. 79,5 x 95,5 mm
<b>Sylindervolum:</b>	1995 ccm	1997 ccm	1995 ccm	1896 ccm
<b>Kompresjon:</b>	18,5:1	18:1	18,6:1	19:1
<b>Effekt o/min:</b>	74 kW(100 hk) v/4300	80 kW(109 hk) v/4000	66 kW(90 hk) v/4000	74 kW(100 hk) v/4000
<b>Dreiemoment o/min:</b>	230 Nm v/1500	250 Nm v/1750	215 Nm v/2200	250 Nm v/1900
<b>Transmisjon:</b>	Forhjulsdrift/5M	Forhjulsdrift/5M	Forhjulsdrift/5M	Forhjulsdrift/6M
<b>Dekk:</b>	195/65HR15 Continental Premium Contact	205/55VR16 Dunlop SP 2000E	195/65HR15 Bridgestone RE88	205/55VR16 Goodyear Eagle NCT5
<b>Mål</b>				
<b>Lengde:</b>	431,7 cm	441,9 cm	424,0 cm	439,1 cm
<b>Bredde:</b>	174,2 cm	175,7 cm	170,5 cm	179,4 cm
<b>Høyde:</b>	168,4 cm	154,4 cm	161,0 cm	165,2 cm
<b>Akselavstand:</b>	269,4 cm	270,8 cm	260,0 cm	267,7 cm
<b>Sporvidde f/b:</b>	147,0/148,9 cm	149,7/150,2 cm	148,0/146,0 cm	153,9/152,1 cm
<b>Minste bakkeklaring:</b>	13,0 cm	14,0 cm	15,5 cm	13,5 cm
<b>Kupémål:</b>				
<b>Benplass f/b:</b>	108,5/64,0/74,0* cm	112,0/60,5/71,0* cm	110,0/63,0/77,0* cm	111,5/62,5/77,0* cm
<b>Takhøyde f/b:</b>	108,0/110,0 cm	105,0/96,0 cm	104,0/93,0 cm	107,5/99,0 cm
<b>Kupébredde f/b:</b>	139,0/138,5 cm	140,5/144,0 cm	136,5/141,0 cm	142,0/143,0 cm
<b>Setehøyde:</b>	35,0/38,0/23,0 cm	31,5/33,0/- cm	33,5/34,0 cm	34,5/34,5/24,0 cm
<b>Bagasjerom:</b>				
<b>Lengde:</b>	94,0/118,5/156,5 cm	92,0/101,0/141,0/183,5 cm	83,5/98,0/134,0/172,0 cm	100,5/117,0/143,5/177,5 cm
<b>Bredde:</b>	102,0 cm	101,5 cm	92,0 cm	105,5 cm
<b>Høyde:</b>	49,5/93,5 cm	52,0/88,5 cm	49,5/90,5 cm	50,0/87,5 cm
<b>Volum:</b>	150/600/1700 liter	137/559/1539 liter	417/1386 liter	-/695/1989 liter
<b>Lukebredde:</b>	103,0 cm	120,0 cm	97,0 cm	97,0 cm
<b>Lukehøyde:</b>	93,5 cm	90,0 cm	92,5 cm	90,0 cm
<b>Lasteterskel:</b>	57,0 cm	56,0 cm	59,0 cm	57,5 cm
<b>Høyde under bakluke:</b>	187,0 cm	187,5 cm	183,5 cm	184,0/193,5 cm
<b>Vekter</b>				
<b>Egenvekt m/fører:</b>	1503 kg	1496 kg	1420 kg	1614 kg
<b>Tillatt totalvekt:</b>	2075 kg	2016 kg	1840 kg	2210 kg
<b>Nyttelast:</b>	572 kg	520 kg	420 kg	596 kg
<b>Maks tilhengervekt:</b>	1050 kg	1500 kg	1350 kg	1500 kg
<b>Tillatt vogntogvekt:</b>	3170 kg	3516 kg	3190 kg	3710 kg
<b>Maks taklast:</b>	75 kg	80 kg	75 kg	100 kg
<b>Vekt/effekt:</b>	15,0 kg/hk	13,7 kg/hk	15,8 kg/hk	16,1 kg/hk
<b>Akselerasjon</b>				
<b>0 til 80 km/t:</b>	9,2 sek.	8,6 sek.	9,5 sek.	9,0 sek.
<b>0 til 100 km/t:</b>	14,2 sek.	12,9 sek.	14,8 sek.	13,7 sek.
<b>0 til 100 km/t fabrikk:</b>	14,0 sek.	13,8 sek.	13,5 sek.	13,5 sek.
<b>40 til 100 km/t i 3.gear:</b>	11,6 sek.	11,3 sek.	12,7 sek.	10,9 sek.
<b>70 til 100 km/t i 3.gear:</b>	6,7 sek.	6,1 sek.	7,5 sek.	6,7 sek.
<b>70 til 100 km/t i 4.gear:</b>	7,7 sek.	7,9 sek.	8,3 sek.	6,4 sek.
<b>70 til 100 km/t i 5.gear:</b>	10,1 sek.	10,9 sek.	14,0 sek.	7,8 sek.
<b>70 til 100 km/t i 6.gear:</b>	-	-	-	9,6 sek.
<b>Toppfart:</b>	175 km/t	183 km/t	170 km/t	177 km/t
<b>Bremselengde fra 80 km/t:</b>	26,7 m	26,3 m	25,2 m	25,1 m
<b>Forbruk</b>				
<b>Forbruk bykjøring:</b>	0,80 l/mil	0,72 l/mil	0,79 l/mil	0,74 l/mil
<b>Forbruk landevei:</b>	0,53 l/mil	0,44 l/mil	0,53 l/mil	0,52 l/mil
<b>Forbruk snitt:</b>	0,63 l/mil	0,54 l/mil	0,62 l/mil	0,59 l/mil
<b>CO<sub>2</sub>-utslipp:</b>	169 g/km	143 g/km	164 g/km	159 g/km
<b>Tankvolum:</b>	58 liter	60 liter	55 liter	60 liter
<b>Teoretisk rekkevidde:</b>	920 km	1110 km	887 km	1017 km
<b>Støy</b>				
<b>Tomgang:</b>	55 dBA	45 dBA	50 dBA	43 dBA
<b>Akselerasjon:</b>	73 dBA	72 dBA	76 dBA	71 dBA
<b>50 km/t:</b>	57/59 dBA	57/60 dBA	58/60 dBA	56/59 dBA
<b>80 km/t:</b>	60/62 dBA	60/63 dBA	62/65 dBA	60/63 dBA
<b>Speedometer</b>				
<b>50 km/t =</b>	48 km/t	48 km/t	47 km/t	47 km/t
<b>80 km/t =</b>	78 km/t	78 km/t	76 km/t	76 km/t

\* = avstand mellom for- og bakseterygg målt med en 175 cm lang sjåfør ved rattet. Bagasjerommets lengde er målt slik: Med andre seterad helt bak/andre seterad helt fremme/andre seterad foldet sammen/helt frem til forseter.