

VW Touareg V6 FSI Tiptronic

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (206 kW / 280 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der Touareg ist eigentlich die Antwort auf eine Frage, die man an Volkswagen nicht wirklich stellen würde. Dennoch muss man VW zugestehen, dass sie eine sehr gute Antwort auf die Frage nach einem richtigen Geländewagen gegeben haben. Und diese wurde nun noch einmal verfeinert mit einem Facelift, das neben einem kräftigeren V6-Benziner auch so manchen technischen Leckerbissen wie den radargestützten Tempomat mit sich bringt. Das Fahrwerk verfügt in der luftgefederten Ausführung (gegen Aufpreis) auch über einen aktiven Wankausgleich und insgesamt gesehen über gute Komforteigenschaften, die Bodentreue lässt sich ebenso variieren. Der 3.6 l FSI-Motor ist kräftig und bewegt den Touareg standesgemäß, wer dann aber zum Tanken fährt, weiß gleich, woher er seine Kraft nimmt: Durchschnittsverbräuche zwischen 14 und 20 l/100 km sind die Regel (teures SuperPlus). Die Dieselmotoren sind also empfehlenswerter. Die Benzinrechnungen sind aber nur ein teurer Aspekt, schon der Anschaffungspreis liegt bei weit über 50.000 Euro für den VW-Geländewagen - denn der Touareg ist ein richtig teures Vergnügen, erst recht, wenn man noch ein paar Extras ordert. Dann bekommt der Kunde aber auch ein besonderes Auto. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q7, BMW X5, Cadillac SRX, Hyundai Santa Fe, Jeep Grand Cherokee, Kia Sorento, Lexus RX, Mercedes M-Klasse, Mitsubishi Pajero, Nissan Murano, Porsche Cayenne, Range Rover Sport, Volvo XC90.

- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **recht einfache Bedienung trotz komplexer Funktionen**
- + **zahlreiche technische Feinheiten lieferbar**
- + **großzügiges Raumangebot**
- + **sehr sicheres Fahrwerk**
- + **kräftiger Motor**
- + **hohe aktive und passive Sicherheit**
- **schlechter Fußgängerschutz**
- **hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten**
- **hoher Verbrauch von teurem SuperPlus**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die Fertigung der Karosserie erreicht das hohe Premium-Qualitätsniveau, das sich VW als Ziel gesteckt hat. Die Bleche sind passgenau, Spalten gleichmäßig, die Türen fallen satt ins Schloss. Auch im unwegsamen Gelände ist keine Verwindung der Karosserie feststellbar. Mit hochwertigen Materialien und sauber verarbeitet präsentiert sich der Innenraum - Holzeinlagen, Chromfassungen und gegen Aufpreis edles Leder sorgen für luxuriöses Ambiente. Auf dem Dach sind bis zu 100 kg Gepäck erlaubt und bis zu 3500 kg schwere Anhänger dürfen geschleppt werden. Gegen Aufpreis gibt es einen Heckspoiler und einen Unterfahrschutz.
- Die Karosserieflanken müssen ohne Schutzleisten auskommen und die spitze Unterkante der Hintertüren bohrt sich beim zu schwungvollen Öffnen in die Seite des Nachbarautos. Wer im

Gelände vorne aufsetzt, beschädigt leicht die Nebelscheinwerfer. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Löcher im Reifen abgedichtet werden können. Ein vollwertiges Reserverad kostet 1.170 €.

Sicht

Note: 2,7

- + Der umliegende Verkehr lässt sich durch die erhöhte Sitzposition gut überblicken. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, beheizbar (Serie), anklappbar (Aufpreis) und automatisch abblendend (Aufpreis). Als Extra kann eine elektronische Einparkhilfe für Front und Heck geordert werden, die zusätzlich durch eine Heckkamera (Option) unterstützt wird, die Linien in Abhängigkeit des Lenkeinschlags auf das rückwärtige Bild einblendet. Die hellen Xenon-Scheinwerfer, dynamische Kurvenlichter und das Abbiegelicht sorgen für üppige Lichtausbeute bei Dunkelheit (alles gegen Aufpreis).
- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, die hohe Front stört die Übersicht nach vorn und die großen nicht versenkbaren

Kopfstützen sind beim Blick nach hinten hinderlich. Hinzu kommen verhältnismäßig breite Fensterpfosten.



Gegen Aufpreis gibt es eine Rückfahrkamera, die zu einer besseren Sicht nach hinten verhilft und je nach Lenkeinschlag auch die Bewegungsrichtung anzeigt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

- + Durch die großen Türen und die erhöhte Karosserie kann man sehr bequem zusteigen, lediglich die aus Sicherheitsgründen breiten Schweller stören etwas. Alles gegen Aufpreis: Nach dem Entriegeln per Zentralverriegelung beleuchten Umfeldleuchten in den Außenspiegeln den Einstiegsbereich. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine Weile an und beleuchten den Weg (Dauer einstellbar). Mit dem "Keyless Access"-System kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, wenn die Türen auf- oder abgesperrt werden oder der Motor gestartet werden soll.
- Die Türbremsen können die schweren Türen an Steigungen kaum aufhalten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,1

- + Das geräumige Gepäckabteil fasst 510 l. Klappt man die Rücksitzbank um, stehen 915 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Das kastenförmige Heck ist auch für Sperriges gut geeignet.

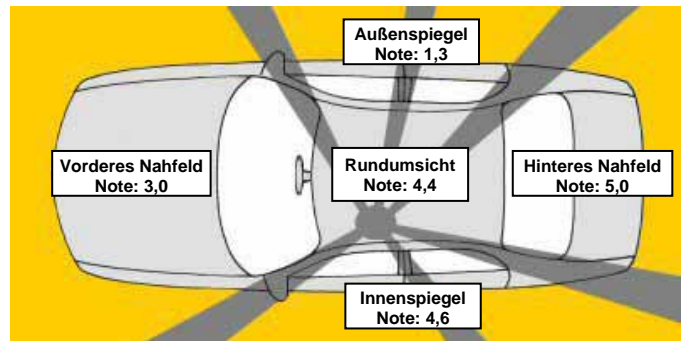


Der Kofferraum ist mit seinen 510 l Volumen jedem Urlaub gewachsen. Legt man die Rücksitzbank um, erweitert er sich auf stolze 915 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die Ladeöffnung ist sehr groß, das Format zweckmäßig, das



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Gepäck muss aber etwa 74 cm hoch gehoben werden. Immerhin stört keine Bordwand, Ladekante und Kofferraumboden sind in einer Ebene. Mit luftgefedertem Fahrwerk (Aufpreis) lässt sich das Fahrzeugheck per Knopfdruck absenken, sodass man das Gepäck zum Einladen nicht so weit anheben muss. Als Option bietet VW eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe.

- Beim Schließen der zur Verschmutzung neigenden Heckklappe macht man sich die Finger schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Unter dem Kofferraumboden gibt es kleine Staufächer. Zum Transport sehr langer Gegenstände kann das Heckfenster separat geöffnet werden. Als Extra wird ein Gepäcksicherungssystem angeboten, das u.a. eine verschiebbare Sicherungsstrebe gegen rutschendes Gepäck enthält.
- Um die Rücksitzlehnen vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen und die Sitzfläche umständlich hochgeklappt werden. Kleines Einkaufsgepäck lässt sich nicht rutschsicher verstauen.

Innenraum

Note 1,8

Bedienung

Note: 1,3

- + Die wichtigsten Bedienelemente sind ergonomisch angeordnet und lassen sich bereits nach kurzer Eingewöhnung problemlos handhaben. Das trifft auch für die Audioanlage und das aufpreispflichtige Navigationssystem zu. Das Lenkrad hat einen weiten Längs- und Höheneinstellbereich, auf Wunsch elektrisch. Die Instrumente sind groß und klar gezeichnet, Warnanzeigen und ein Bordcomputer informieren über wichtige Betriebszustände, wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sensoren steuern Fahrlicht und Scheibenwischertätigkeit. Der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab. Vorn und hinten gibt es ausreichend Ablagen, das Handschuhfach ist kühlbar. Die Innenraumbelichtung ist besonders hell, auch Leseleuchten fehlen nicht.
- Zum Schließen der Türen vom Sitz aus muss man sich herauslehnen, weil die Griffe zu weit entfernt sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Die Mittelkonsole ist mit zu vielen Schaltern überfrachtet, deren gezielte Aufsuche während der Fahrt stark ablenkt. Es fehlen Halter für große Trinkflaschen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Die hinteren

Fenster öffnen nur halb, zudem fehlt bei ihnen ein Ab- und Aufwärtsautomatik - in dieser Preisklasse wirklich unangemessen.



Die Bedienung ist einfach und funktionell, die Verarbeitung und Materialanmutung auf hohem Niveau.

Raumangebot vorne* **Note: 1,8**

- + Fahrer- und Beifahrer können nicht über Platzmangel klagen, die Sitze lassen sich selbst noch für fast zwei Meter große Personen einstellen.

Raumangebot hinten* **Note: 1,7**

- + Auf der Rücksitzbank finden zwei bis ca. 2,0 m große Insassen bequem Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Der unbequeme, schmale Sitzplatz zwischen den beiden Außensitzenden ist Erwachsenen nur für kurze Strecken zumutbar. Sind die Vordersitze ganz nach unten gestellt, können die Personen dahinter ihre Füße nicht mehr etwas unter die Sitze rutschen, so dass sich unter Umständen eine unbequeme Sitzhaltung ergibt.

Komfort **Note 2,0**

Federung **Note: 2,0**

- + Die aufpreispflichtige Luftfederung bietet für ein geländegängiges Fahrzeug viel Fahrkomfort. Lange wie kurze Fahrbahnwellen sowie kleine Unebenheiten werden gut abgefedert, Wankbewegungen der Karosserie sehr gut gedämpft, insbesondere in Kombination mit dem aktiven Wankausgleich. In der Stellung "Sport" reagieren die Dämpfer zu hart, auf welliger Fahrbahn "hüpft" der Touareg dann auf und ab. Die Niveauregulierung sorgt unabhängig vom Beladungszustand für gleichbleibende Federwege.

Sitze **Note: 2,0**

- + Die straff gefederten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und lassen sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung individuell einstellen. So sitzen der Fahrer sowie der Beifahrer sehr entspannt. An allen Sitzplätzen befinden sich Haltegriffe.
- Auf den Rücksitzen haben Erwachsene kaum Auflage für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt bzw. der Fußboden zu hoch ist.

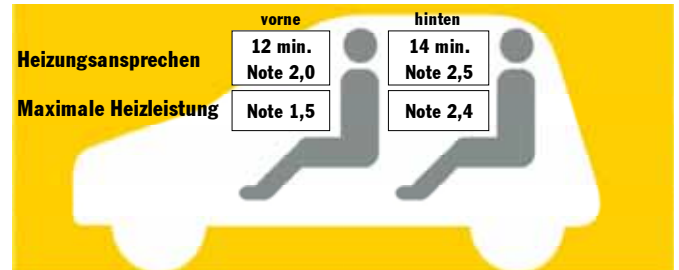
Innengeräusch **Note: 1,7**

- + Der Geräuschpegel ist recht niedrig, allerdings ist vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten der untypisch rau klingende V6-Benzinmotor deutlich zu hören. Bei höherem Autobahntempo dominieren die Windgeräusche.

Heizung, Lüftung **Note: 1,9**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Auf allen Sitzplätzen spricht die Heizung schnell an und zeigt bereits nach kurzer Zeit gute Wirkung; die Temperatur lässt sich links und rechts unabhängig einstellen, auf Wunsch ist auch eine Vierzonen-Klimaautomatik lieferbar. Bei Sommerwetter kühlt angenehm gleichmäßig die serienmäßige Klimaanlage. Ein Pollenfilter ist vorhanden.
- Im Bereich der Rücksitze öffnen die Seitenscheiben nur zur Hälfte, die Fenster im Kofferraumbereich lassen sich nicht ausstellen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,9**

Fahrleistungen* **Note: 2,2**

- + 280 PS und 3,6 Liter Hubraum klingen nach mehr, als sich tatsächlich tut. Der sicher nicht schwachbrüstige Motor hat mit den über 2,5 Tonnen Leergewicht einiges zu tun. Der Touareg beschleunigt gut, auch die Elastizität ist ohne Tadel - aber die Fahrleistungen sind eben nicht sehr gut, so wie im gleich motorisierten Passat beispielsweise.

Laufkultur **Note: 1,5**

- + Mit seinen sechs Zylindern läuft der Benziner angenehm ruhig und ohne auffällige Vibrationen.

Schaltung **Note: 2,3**

- + Die Sechsgang-Automatik wechselt die Gangstufen recht spontan und weich, bei Kick-Down schaltet das Getriebe schnell zurück, selbst wenn das Tempo höher ist.
- Die Automatik versucht, die Motordrehzahl im Normalbetrieb möglichst niedrig zu halten, um Sprit zu sparen. Dadurch ergibt sich bei jeder Leistungsabforderung, dass die Automatik zurückschaltet. So muss man oft mit einer etwas hektischen Fahrweise leben.

Getriebeabstufung **Note: 1,5**

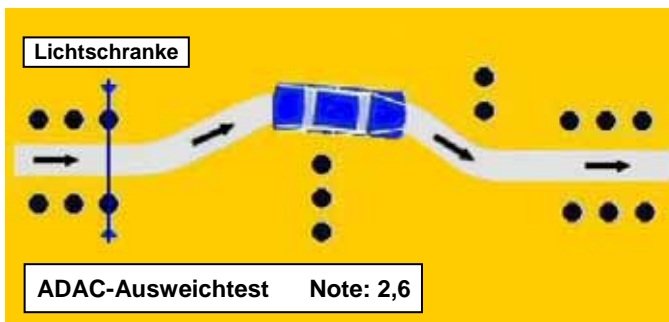
- + Die Abstufungen des Sechs-Stufengetriebes harmonisieren sehr gut mit der Leistungscharakteristik des Motors, die Anschlüsse der Schaltstufen passen gut. Der erste Gang ist sehr kurz übersetzt, wodurch insbesondere das Anfahren sehr spontan ausfällt - ein beherzter Tritt aufs Gaspedal "katapultiert" den Touareg nach vorn. Bei hohem Autobahntempo zeigt sich der sehr lang übersetzte 6. Gang als angenehm und drehzahlensenkend, was den sehr hohen Verbrauch aber kaum in Grenzen halten kann.

Fahreigenschaften **Note 2,0**

Fahrstabilität **Note: 2,0**

- Gegen Aufpreis gibt es ein sperrbares Hinterachsdifferential sowie ein Reifendruck-Kontrollsystem (RDK).
- + Der Touareg verhält sich auch bei hohem Tempo richtungsstabil,

vermittelt dem Fahrer durch die starke Mittenzentrierung der Lenkung ein verhältnismäßig sicheres Fahrgefühl. Der permanente Allradantrieb sorgt meist für gute Traktion, außer man befindet sich auf rutschigem Untergrund (wie nasse Wiese), auf der die Räder beim Schleppen eines schweren Anhängers schon mal durchdrehen können. In Grenzsituationen, z. B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer Schleudern zu verhindern. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Touareg gut bis zufriedenstellend ab; positiv fällt auf, dass er nicht mit dem Heck ausbricht oder ins Schleudern gerät, also stets weitgehend beherrschbar bleibt. Negativ ist aber das sehr ausgeprägte Untersteuern, bei höheren Geschwindigkeiten schiebt das Fahrzeug regelrecht gerade aus und folgt dem Lenkeinschlag kaum noch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Mit dem luftgefederten Fahrwerk fährt sich der große Touareg bei wenig Seitenneigung fast wie ein PKW - hohe Querbeschleunigungen sind möglich. Bei zu hohem Tempo neigt der Wagen zum Schieben über die Vorderräder (Untersteuern).

Lenkung*

Note: 2,4

Dem Fahrer wird nur ein zufriedenstellender Kontakt zur Fahrbahn vermittelt.

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an und arbeitet auch im normalen Fahrbetrieb recht präzise. Mit ihrer eher direkten Übersetzung und ihrer Leichtgängigkeit lässt sie den großen Touareg handlich erscheinen. 11,75 m Wendekreis sind noch gut für diese Fahrzeugklasse.

Bremse

Note: 1,9

- + Durchschnittlich benötigt der Touareg 3.6 FSI 38 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremsanlage unterstützt dabei den Fahrer mit dem Bremsassistenten, die volle Leistung der Bremse zu mobilisieren. Die Bremse lässt sich allgemein gut dosieren und spricht recht spontan an.

Sicherheit

Note 1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,7

- + Der Touareg verfügt serienmäßig über ABS, ein elektronisches Stabilitätsprogramm, das auch beim Stabilisieren von Anhängern hilft, ein Pre-Safe-System, das die Bremsen bei plötzlichem Gaswegnehmen für schnelleres Ansprechen vorbereitet, und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis gibt es Xenonlicht mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht sowie eine radargestützte Geschwindigkeitsregelanlage, die auch bis zum Stillstand herunterbremsst sowie vor drohenden Kollisionen warnt und im Ernstfall kurz vor einer möglichen Kollision bereits eine Notbremsung einleitet. Ebenso als Extra bietet VW nun den Spurwechselassistenten "Side Assist", der Mittels LED's an den Innenseiten der Außenspiegel den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel vor Fahrzeugen im seitlichen Toten Winkel warnt. In den geöffneten Türen warnen Rückstrahler den von hinten herannahenden Verkehr.

schem Kurven- und Abbiegelicht sowie eine radargestützte Geschwindigkeitsregelanlage, die auch bis zum Stillstand herunterbremsst sowie vor drohenden Kollisionen warnt und im Ernstfall kurz vor einer möglichen Kollision bereits eine Notbremsung einleitet. Ebenso als Extra bietet VW nun den Spurwechselassistenten "Side Assist", der Mittels LED's an den Innenseiten der Außenspiegel den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel vor Fahrzeugen im seitlichen Toten Winkel warnt. In den geöffneten Türen warnen Rückstrahler den von hinten herannahenden Verkehr.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,3

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Touareg alle fünf möglichen Sterne und erweist sich damit als sehr sicheres Auto; VWs Bemühungen um optimalen Insassenschutz zeigen ihre Wirkung. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,85 m und hinten bis 1,80 m großen Personen optimalen Schutz, der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf ist sehr gering. Auf den Vordersitzen werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen und griffgerechten Bügel-Türgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Für Kindersitze aller Art ist der Touareg gut geeignet. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Das Angurten hinten auf den Außensitzen gestaltet sich wegen fest installierter Schlösser einfach. Ein Isofix-System zur Verankerung von Kindersitzen ist auf diesen Plätzen serienmäßig vorhanden.
- Die hinteren Seitenfenster haben keinen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim Fußgängerschutz muss VW noch nachlegen, das Verletzungsrisiko ist bei einem Zusammenprall relativ hoch. Dies zeigt auch das magere Ergebnis von nur einem Stern beim EuroNCAP-Fußgänger-Crashtest.

Verbrauch/Umwelt

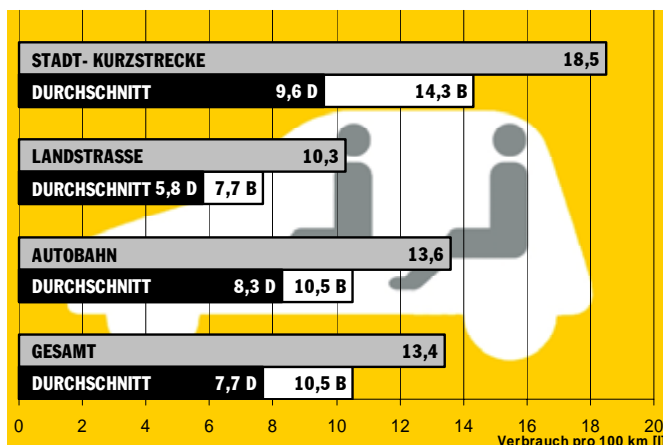
Note 3,2

Verbrauch*

Note: 5,5

- Die Verbrauchswerte des Touareg 3.6 FSI bewegen sich jenseits von Gut und Böse: 13,4 l Super Plus pro 100 km im Durchschnitt - und das ist bekanntlich noch ein recht optimistischer Wert. Innerorts genehmigt sich der Geländegänger exorbitante 18,5 l, außerorts sind es üppige 10,3 l und auf der Autobahn fließen 13,6 l alle 100 km von der teuersten Kraftstoffsorte in die Brennräume. Flotte Autobahn-Etappen quitiert der V6-Motor mit

Verbrauchswerten jenseits der 20-Liter-Marke. Das sind nicht erst seit der CO2-Diskussion indiskutable Werte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering (CO2 wird nicht als Schadstoff definiert - 318 g pro Kilometer sind aber nicht mehr zeitgemäß).

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,6

Betriebskosten

Note: 5,5

- Einmal Volltanken für über 130 Euro? Kein Problem mit dem Touareg 3.6 FSI. Und dann nach bereits ca. 500 km wieder an die Tankstelle - das ist die Praxis mit diesem Auto. Mehr muss darüber nicht gesagt werden.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,1

- Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 3,6 Liter V6-Motor arbeitet mit einer Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.
- + Die langen Serviceabstände verringern die Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich und auch die Werkstattstundenpreise bewegen sich auf einem sehr hohen Niveau.

Wertstabilität

Note: 3,3

Dem großen VW-Geländewagen, noch dazu mit dem durstigen Benzinmotor, kann nur eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert werden. Ein Generationswechsel, der innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwarten ist, trägt nicht unerheblich dazu bei.

Kosten für Neuanschaffung

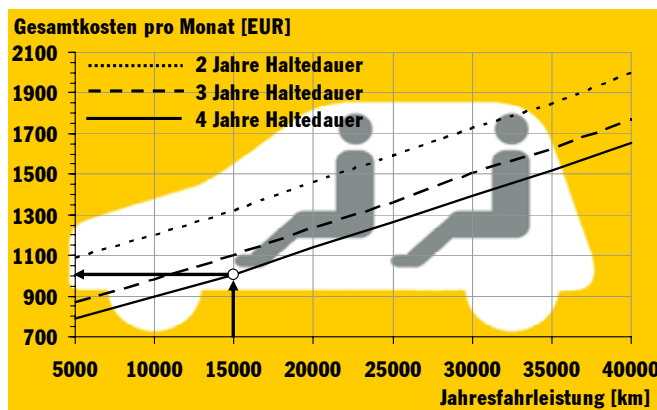
Note: 4,5

- 48.250 Euro sind ein happiger Einstandspreis, zu dem sich allerdings noch zahlreiche Extras addieren - denn in der Basisversion ist der Touareg angesichts des Preises eher spartanisch ausgestattet. Wer die meisten Komfort- und Sicherheitsextras mitbestellt, kann den Preis zusätzlich noch mal um mehr als 35.000 Euro anheben.

Fixkosten

Note: 3,9

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner zwar niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung aber müssen dementsprechend hohe Beiträge gezahlt werden, besonders die Haftpflichtversicherung ist sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1007 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	V6 FSI	V8 FSI	TDI	V6 TDI	V10 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3597	8/4163	5/2461	6/2967	10/4921
Leistung [kW(PS)]	206(280)	257(350)	128(174)	165(225)	230(313)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	360/2500	440/3500	400/2250	500/1750	750/2000
0-100 km/h[s]	8,6	7,5	11,5	8,9	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	234	188	205	231
Verbrauch pro 100 km [l]	13,4SP	14,2SP	10,3D	10,8D	12,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/25/26	23/28/26	23/22/26	23/26/26	24/28/30
Steuer pro Jahr[Euro]	243	283	386	463	772
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.006	1.260	821	878	1.310
Grundpreis[Euro]	48.250	65.100	42.900	46.550	77.400

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	3597 ccm
Leistung	206 kW (280 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/65R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	13,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	18,5/10,3/13,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	317 g/km/ 317 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4754 mm/1928 mm/1726 mm
Leergewicht/Zuladung	2345 kg/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/915 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	100 l
Reichweite	745 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	267 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	549 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1007 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/25/26
Grundpreis	48.250 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	2050 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	685 Euro°
Reifendruckkontrolle	445 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1540 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (inkl. Regensensor)	445 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/675 Euro°
Navigationssystem	2020 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2430 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	310 Euro°
Skisack/Durchladelupe	215 Euro

Außen

Alarmanlage	445 Euro
Außenspiegel, autom. abblendend (nur Fahrer, im Paket)	735 Euro°
Dachreling	260 Euro°
Lackierung Metallic	830 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	295 Euro°
Schiebe-Hubdach	1140 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum	2,1
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	1,8
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	1,8
Raumangebot hinten*	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,0
Sitze	2,0
Innengeräusch	1,7
Heizung, Lüftung	1,9
Motor/Antrieb	1,9
Fahrleistungen*	2,2
Laufkultur	1,5
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	1,5
Fahreigenschaften	2,0
Fahrstabilität	2,0
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	2,4
Bremse	1,9
Sicherheit	1,8
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,2
Verbrauch*	5,5
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	4,6
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,1
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Neuanschaffung*	4,5
Fixkosten*	3,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007