



VW Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology Comfortline (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Ein gründliches Facelift ist dem Touran widerfahren - vor allem außen kann man es deutlich erkennen. Die Front und vor allem das Heck bieten nun das neue VW-Design, das optionale und sehr empfehlenswerte Xenonlicht verfügt über LED-Tagfahrlicht. Im Innenraum hat sich nicht so viel getan, in Details wurde er verbessert. Wie auch die Funktionsausstattung: beispielsweise arbeitet der Einparkassistent nun noch genauer. Das Fahrwerk ist etwas zu straff abgestimmt, aber sehr sicher. Der neue 1,6-l-TDI trat im Test mit BlueMotion Technology an und zeigte neben einer schönen Laufkultur auch seine Spartalente, unterstützt von der gut funktionierenden Start-Stopp-Automatik und dem Batteriemanagement (Rekuperation). In der Summe seiner Eigenschaften ein gelungenes Auto, das als einzige wirkliche Schwäche seinen wenig familienfreundlichen Preis hat: knapp 27.000 Euro plus Extras. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4 Picasso, Ford C-Max, Renault Scenic

+ gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, hohes Sicherheitsniveau, sparsamer und laufruhiger Motor, sicheres Fahrwerk

- hoher Anschaffungspreis

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



1,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

+ Einen insgesamt sehr guten Eindruck hinterlässt die Verarbeitung der Karosserie. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen sind sehr schmal und verlaufen gleichmäßig breit. Auch der Innenraum verwöhnt seine Insassen mit solider und hochwertiger Verarbeitung, die Bauteile sind sauber zusammengesetzt. Die Materialien wirken ordentlich und robust, Chrom- und Alu-Umrandungen von verschiedenen Bauteilen werten das Interieur auf. Die großen Kunststoffflächen im unteren Armaturenbereich (Handschuhfachdeckel) wollen aber nicht ganz so dazu passen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vorbildlich abgeschottet, was Luftverwirbelungen (würden den Verbrauch erhöhen) reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Die Tankklappe wird über einen separaten Knopf in der Fahrertüre geöffnet - bequemer wäre eine Sperrung über die Zentralverriegelung. Die Türausschnitte sind zwar vorbildlich gegen Eindringen von Schmutz geschützt - beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen kann man aber die lackierten und ungeschützten Türschweller leicht verkratzen. Auf dem Dach sind bis zu 100 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt üppige 640 kg (inkl. Fahrer).

- Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das ist schön anzusehen, verzeiht aber kein "anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es etwas besser aus, lackierte Seitenschutzleisten schützen ein wenig vor der unvorsichtig geöffneten Türe eines Nachbarautos. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

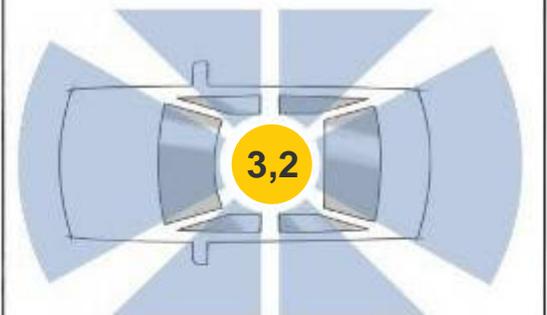
2,2

Sicht

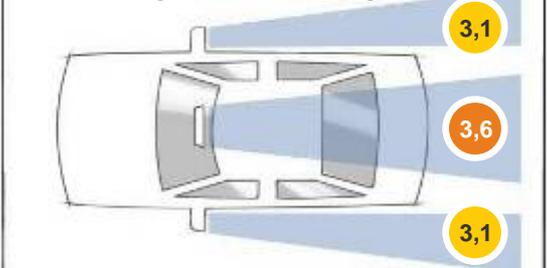
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Touran nur durchschnittlich ab. Die tendenziell breiten Dachsäulen beeinträchtigen den Ausblick. Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht homogen aus, kann aber mit einem guten Xenonlicht nicht mithalten. Die einzeln geschalteten Nebelscheinwerfer dienen auch als Abbiegelicht.

+ Die Abmessungen der insgesamt kompakten Karosserie lassen sich gut abschätzen. Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man (auch wenn sie niedrig sind) noch nah am Fahrzeug erkennen. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel automatisch ab (Extra). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar, optional auch anklappbar. Parksensoren hinten gibt's beim Comfortline ohne Aufpreis.

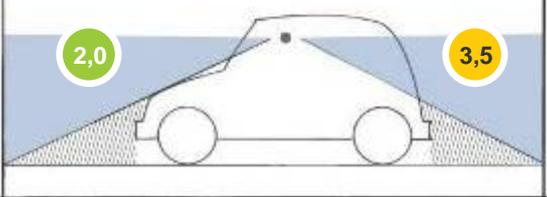
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

Auf Wunsch kann man gegen Aufpreis den empfehlenswerten Einpark-Assistenten inklusive Parksensoren vorne bestellen, er lenkt den Touran dann selbständig in passende Parklücken (funktioniert erstaunlich gut, Sieger beim ADAC Test von Einparkassistenten). Ebenso in der Aufpreisliste finden sich Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht inklusive Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion. Das Tagfahrlicht dagegen ist serienmäßig an Bord.

2,4 Ein-/Ausstieg

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden können. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in idealer Höhe über der Straße. Sehr günstig sind die großen Türausschnitte. Die Türbremsen können die Türen zuverlässig offenhalten, auch an leichten Steigungen, sie sind aber arg grob gerastert. Die Schweller sind angenehm niedrig, man muss daher die Füße nicht weit anheben und steigt insgesamt recht bequem ein, vorne wie hinten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, nur bei offener Fahrertür wird die Verriegelung unterbunden. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da sich die Zentralverriegelung dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl, bei zweimaligem Absperren aber aufgehoben).

0,6 Kofferraum-Volumen*

- + Im Gepäckabteil steht ein Volumen von üppigen 475 l zur Verfügung. Rutscht man die Rücksitze nach vorne (Längseinstellung Serie), vergrößert sich das Ladevolumen noch etwas. Klappt man die Rücksitzlehnen und -flächen um, erweitert sich der Stauraum auf großzügige 1095 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dabei kann man den Kofferraum auch über einen weiten Teil bis zum Dach beladen, weil die Heckscheibe sehr steil steht.



Mit 475 l Volumen ist der Kofferraum des Touran um 20 l kleiner als beim Konkurrenten Opel Zafira.

1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen, hierfür gibt es praktische Griffmulden in der Klappen-Innenverkleidung. Die Ladeöffnung ist sehr groß, die Klappe öffnet 1,89 m hoch und wird damit nicht so schnell gefährlich für den Kopf. Die Ladekante befindet sich etwa 59 cm über der Straße. Die Bordwand innen ist praktisch null und stört damit nicht. Das Format des Gepäckabteils fällt zweckmäßig aus, es ist rechteckig, kaum zerklüftet und nicht zu tief, man kommt gut an das Gepäck.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

1,1 Kofferraum-Variabilität

- + Die drei Einzelsitze der Rückbank lassen sich individuell verschieben und in der Lehnenneigung einstellen, einzeln umklappen und ausbauen. Ausgebaut bleibt eine Stufe nach unten am Boden.

Der Klappmechanismus funktioniert einfach, der Aus- und Einbau der Einzelsitze ist beschwerlich. Benötigt man noch mehr Staulänge, kann man auch die Beifahrersitzlehne vorklappen (Serie). Zum Verstauen von Kleingepäck sind zahlreiche Fächer vorhanden; links und rechts in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden, zusätzlich gibt es einen ausklappbaren Haken seitlich rechts und Verzurrösen.

1,6

INNENRAUM

1,3

Bedienung

⊕ Auch hier ist der Touran ein typischer VW – die Bedienung gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höheneinstellbar, ihre Einstellung könnte aber etwas leichter von der Hand gehen. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan-, Durchschnittsverbrauch und Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch Herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Mit der optionalen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist ideal angeordnet und insgesamt gut zu bedienen, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung angesichts des Funktionsumfangs. Das optionale Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen. Alle vier Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut, man kann eine sogar 1-l-Flaschen in den Türfächern unterbringen und es stehen zahlreiche Becherhalter zur Verfügung; an den Vordersitzlehnen befinden sich für die hinteren Passagiere kleine Tischchen zum Hochklappen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber beleuchtet und gekühlt. Unter den Vordersitzen bieten Schublade zusätzlichen Stauraum.

⊖ Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist am Lichtschalter untergebracht und damit nicht gut zu erkennen. Der Fahrer muss sich zum Schließen einer ganz geöffneten Fahrertüre weit aus dem Auto lehnen - auf der Beifahrerseite ist dies günstiger gelöst.



Der Touran präsentiert sich im von VW gewohnt nüchternen Innenraumdesign. Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln einen ordentlichen und guten Eindruck.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m angenehm Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. Auch das subjektive Raumgefühl ist angenehm und lässt keine Enge aufkommen.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Der Touran stellt fünf vollwertige Sitzplätze zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet die Rückbank noch Menschen bis knapp 1,80 m Platz - die Raumverhältnisse sind also nicht ganz so großzügig wie vorne, die Innenbreite dagegen kann vollends zufriedenstellen. Zwei Erwachsene haben sehr üppig Platz, drei große Menschen sitzen ein wenig beengt, aber immerhin gibt es drei einzeln verschieb- und einstellbare Sitze im Fahrgastraum. Optional sind zwei weitere im Kofferraum versenkbare Sitze lieferbar (im Testwagen nicht vorhanden) - diese sind aber eher als Notsitze beispielsweise für Kinder ausgelegt, denn vor allem der Beinraum ist knapp.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

Die adaptive Dämpferregelung ist für den Touran mit BlueMotion Technology Paket nicht erhältlich.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW recht ordentlich gelungen, die Auslegung geht aber klar in Richtung straff, was nicht so optimal zu einem Familien-Van passen mag. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgedämpft, kurze Unebenheiten lässt das Fahrwerk aber deutlicher zu den Insassen durch. Die Passagiere bleiben von Stuckern weitgehend verschont. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen sind kaum ausgeprägt. Ähnlich verhält es sich mit der Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven, sie hält sich in Grenzen, ist aber ausgeprägter als beim "Standard-Golf". Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt, andererseits erhöhen sich die Seitenneigung und die Nickbewegungen etwas.

2,0 Sitze

Die Lehne und die Fläche der Rücksitzbank sind nur zufriedenstellend ausgeformt, sie bieten etwas wenig Seitenhalt. Erwachsene sitzen aber dennoch recht bequem, weil die Sitzfläche hoch genug vom Boden entfernt ist und damit eine gute Oberschenkelunterstützung gewährleistet wird. Nur die Sitzfläche ist etwas kurz geraten für Erwachsene.

⊕ Die Vordersitze lassen sich für unterschiedliche Personengrößen und -staturen einstellen, leider nur in der Höhe und nicht in der Neigung. Ihre Lehnen sind hoch (etwas schmal im Schulterbereich) und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Lordosenstützen (nur in Intensität einstellbar) für Fahrer und Beifahrer sind serienmäßig an Bord. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen noch guten Seitenhalt. Der Fahrer kann sich seinen Sitz so einstellen, dass sich eine gute und angenehme Sitzposition ergibt. Auch kann er seine Beine und Füße sehr gut abstützen.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im guten Bereich. Subjektiv unaufdringlich bleiben die Motor-, Wind- und Fahrgeräusche bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Zu Gute kommt dem Touran sein niedriges Drehzahlniveau auf der Landstraße und der Autobahn aufgrund der langen Übersetzung. Das prädestiniert ihn als angenehmen Reisewagen. Der neue 1,6-l-TDI-Motor ist nur unter Last im Hintergrund hörbar, sonst angenehm leise.

3,3 Klimatisierung

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

⊕ Die aufpreispflichtige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann einzeln für oben, mitte und unten über Tasten angewählt werden und bietet damit zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig.

⊖ Für das Heizsystem ist es nicht leicht, bei der geringen Abwärme des sparsamen Motors den verhältnismäßig großen Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen zu bringen. Das Ansprechen und die Leistung der Heizung sind vorne ausreichend, hinten eher mangelhaft. Der 5-kW-Zuheizer hilft etwas - sonst wären die Messwerte noch schlechter.

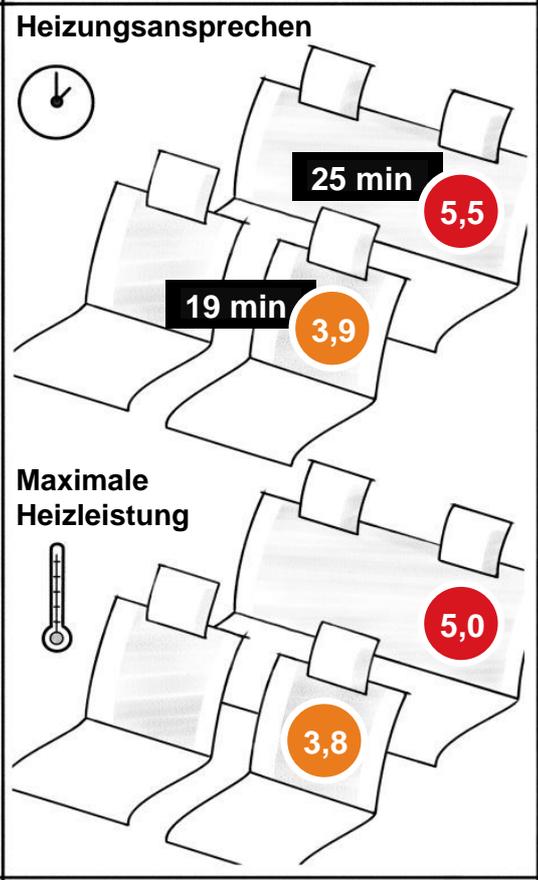
1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der Touran ist mit dem 1,6-l-TDI keinesfalls untermotorisiert. Bei Bedarf geht es recht flott voran, freilich darf man keine Sprint-Rekorde erwarten. Dreht man die Gänge aus, sind Überholvorgänge zügig erledigt und auch schaltfaules Fahren ist kein Problem. Aufgrund der langen Übersetzung merkt man aber, dass es in den hohen Gängen dann zunehmend zögerlicher vorangeht.

1,7 Laufkultur

⊕ Es hat sich für VW bei der Laufkultur ausgezahlt, den maximalen Einspritzdruck auf 1.600 bar zu beschränken. Hinzu kommt die gute Kapselung im Touran - der 1,6-TDI ist in diesem Paket eine klare Empfehlung als Langstreckenmotor, denn es dringen nur wenig Vibrationen in den Innenraum und diese sind auch nicht so intensiv wie bei manchen Konkurrenten. Zudem ist kein Dröhnen oder Brummen zu hören. In den oberen Gängen empfiehlt es sich aber, die Drehzahl bei über 1.400 U/min. zu halten, darunter ist die Laufkultur nicht optimal. Der 1,6-l-TDI bietet ein Stück mehr Laufruhe als der größere 2,0-l-TDI.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes lassen sich gut schalten, es hakt nicht und die Gänge rasten einwandfrei ein. Auch schnelles Schalten ist problemlos möglich. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang (durch Drücken als Sperre deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt) lässt sich einfach einlegen, nur stehen sollte der Touran, sonst kann es schon mal leise im Getriebe krachen. Eine Schaltpunktanzeige gibt Tipps zur Gangwahl, um möglichst ökonomisch zu fahren.

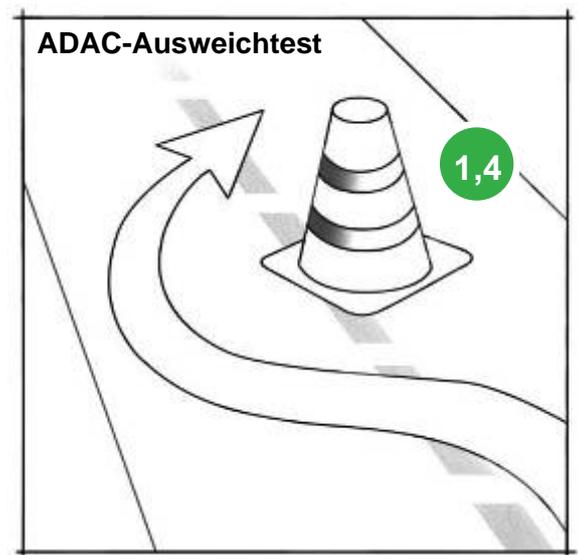
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Endlich ein BlueMotion-(Technology)-VW mit sechs Gängen: der erste Gang ist angenehm kurz übersetzt, um das Anfahren zu erleichtern, und der sechste Gang sehr lange, um mit moderaten Drehzahlen auf der Autobahn unterwegs sein zu können. Dazwischen sind die Übersetzungsstufen so günstig gewählt, dass beim Durchschalten der Gänge keine zu großen Drehzahlsprünge entstehen. Insgesamt ein perfektes Paket. Die Gesamtübersetzung ist zwar lang gewählt, aber nicht zu lang für den Turbodiesel. VW hat Kupplung und Motor zudem gut abgestimmt, so dass es ein Leichtes ist, ruckfrei die Gänge zu wechseln.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Der Touran reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Kompakt-Van kaum aus der Ruhe. Der Touran ist wenig seitenwindempfindlich, weil die Lenkung Seitenwind gut ausgleicht, indem sie selbstständig leicht gegenlenkt und der Wagen damit sicher geradeaus fährt. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder und verbessert das Vorwärtkommen. Beim ADAC-Ausweichetest zeigt der Touran ein gutes Gesamtergebnis. Er reagiert recht spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift zwar etwas spät, aber effektiv ein; durch das leichte Übersteuern wirkt der Touran verhältnismäßig agil für seine Größe. Es besteht keine Schleuder- oder Kippgefahr.



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Touran untersteuert in sehr schnell gefahrenen Kurven leicht, ein Fahrverhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer gut zurecht kommen. Wird der Grenzbereich erreicht und etwas überschritten, greift ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig, der Touran zeigt sich gutmütig und leicht beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nur wenig und bleibt sicher.

2,2 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von 11,3 m reiht sich der Touran im Mittelfeld seiner Klasse ein.

⊕ Die Lenkung ist VW sehr gut gelungen, die umfangreiche Feinabstimmung trägt ihre Früchte. So reagiert der Touran selbst bei hohem Tempo spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad, ohne aber nervös zu wirken. Präzise können kurvige Landstraße durchheilt werden und auch lange Autobahnfahrten bleiben dank des guten Geradeauslaufs stressfrei. Der Fahrer bekommt einen guten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, bleibt aber von Stößen verschont. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt. Dies und ihre Leichtgängigkeit beim Rangieren dank variabler Lenkunterstützung machen den Touran zu einem handlichen Fahrzeug.

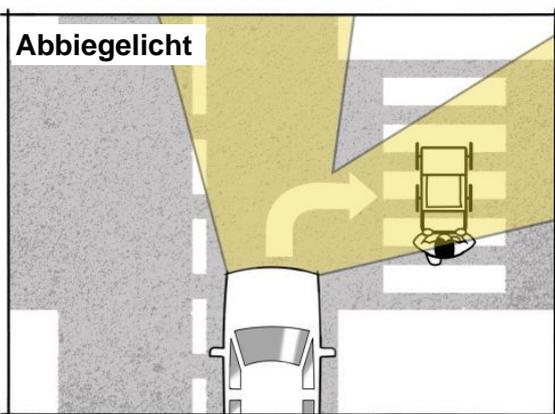
2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Touran durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei absolut standfest und frei von Fading. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt einwandfrei.

2,2 SICHERHEIT

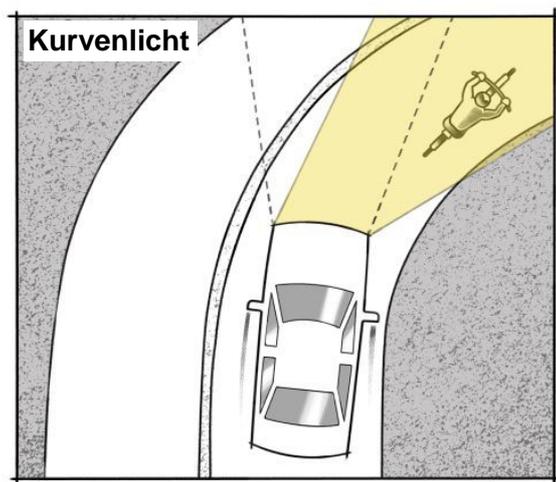
2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Touran ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Das animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird. In allen vier Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. In Verbindung mit Xenonlicht gibt es auch Kurvenlicht zur besseren Straßenausleuchtung. Ebenfalls als Option stehen Nebelscheinwerfer zur Verfügung, die über eine statische Abbiegelichtfunktion verfügen. Der Motor lässt sich nur starten, wenn das Kupplungspedal gedrückt wird, auf diese Weise kann ein unbeabsichtigtes Anfahren beim Startvorgang verhindert werden.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

+ Vom "neuen" Touran liegt bisher kein Crashtest vor. Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der in seinen Grundzügen gleiche Touran 2003 volle fünf Sterne bei der Insassensicherheit erzielen. Dabei helfen ihm Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz; sie sind zwar nicht aktiv ausgelegt, können aber dank des noch niedrigen Abstands zwischen Kopf und Kopfstütze das Risiko eines Schleudertraumas verringern. Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,75 m große Personen, hier sollte VW noch etwas nachbessern. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

- Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist bei den hinteren Sitzen zu groß. Dies hängt aber auch von der Einstellung der Lehnenneigung ab: je steiler die Lehne steht, desto geringer wird der Abstand.

2,2 Kindersicherheit

+ Der Touran ist für Kindersitze gut geeignet. Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze unkompliziert und lagestabil unterbringen, auch mittels Isofix-System. Das Angurten der Sitze fällt trotz loser Gurtschlösser nicht schwer, da die Sitze gut erreichbar sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und ermöglichen eine lagestabile Befestigung. Auf den beiden Außenplätzen hinten sind die Abstände der unteren Gurtpunkte auch für breite Kindersitze groß genug. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann auf diesem Platz auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz montiert werden. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet sensibel und zuverlässig.

- Die Rücksitzbank ist nicht für drei Kindersitze gleichzeitig geeignet (Innenbreite zu knapp).

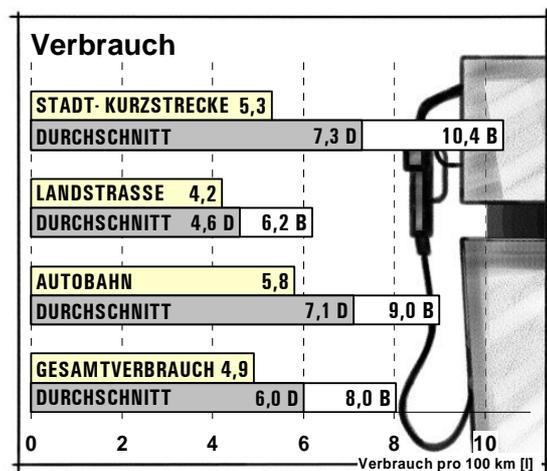
2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der Touran mit 19 Punkten und gerade so drei Sternen ein zufriedenstellendes Ergebnis erlangen. Die Front wurde inzwischen optisch leicht geändert, technisch hat sich aber nichts Gravierendes getan. Es ist also von einem ähnlichen Ergebnis bei der aktuellen Version auszugehen.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology (BMT) liegt bei moderaten 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 130 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 35 Punkte. Innerorts konsumiert der Kompakt-Van 5,3 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 5,8 l Diesel pro 100 km.



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

1,9

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, nur im Autobahn-Zyklus zeigen sich die Stickoxide leicht erhöht - ein typisches Bild bei einem Dieselmotor. Rußpartikel werden von einem geschlossenem Filtersystem aufgefangen und praktisch rückstandsfrei verbrannt. Insgesamt kann der Touran also 41 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffbereich erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich damit 76 Punkte im ADAC EcoTest, welche für vier von fünf möglichen Sternen reichen.

3,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Touran BMT im Vergleich zu seinen Konkurrenten sehr günstig liegt, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

1,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 km, muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Der Touran hat erst kürzlich ein erneutes Facelift erhalten, das wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus. Insgesamt kann der getesteten Variante auch aufgrund des recht sparsamen Motors eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

4,7

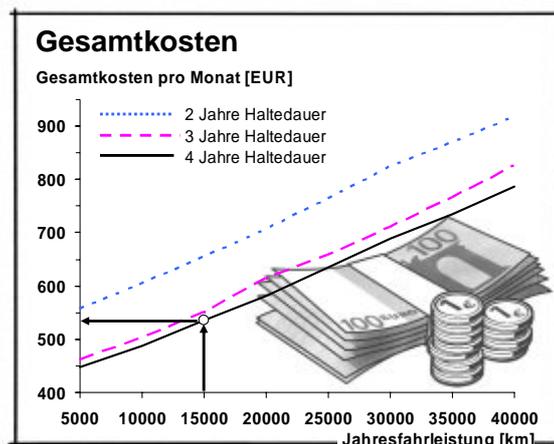
Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei den Anschaffungskosten liegt der Touran 1.6 TDI BMT sehr ungünstig, knapp 27.000 Euro sind eine Menge Geld in dieser Klasse. Die Ausstattung im Sicherheitsbereich umfasst alles Nötige, im Komfortbereich sind einige Annehmlichkeiten serienmäßig, die Ausstattungsliste hält aber noch weitere parat.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten im Umfeld seiner Wettbewerber, dann kann sich der Touran 1.6 TDI BMT im hinteren Mittelfeld einreihen. Sehr günstig fallen die Kraftstoffkosten aus. Weniger günstig liegen Versicherung, Wertverlust und Werkstattkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 536 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	1.4 TSI EcoFuel
Aufbau/Türen	GR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968	4/1390
Leistung [kW(PS)]	77(105)	103(140)	66(90)	77(105)	103(140)	125(170)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	220/1500	230/1500	250/1500	320/1750	350/1750	220/1500
0-100 km/h[s]	11,9	9,5	14,7	12,8	9,9	8,9	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	202	174	183	201	213	204
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,3 S	5,4 D	5,4 D	5,6 D	6,0 D	5,5 G
CO2 [g/km]	149	159	134	134	139	151	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	13/17/18	16/17/20	16/17/20	15/18/22	17/20/22	13/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	82	106	180	180	228	252	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	533	565	514	516	572	654	524
Preis [Euro]	21.750	24.225	23.500	24.550	28.400	33.400	27.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/ 4,2/ 5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	121g/km / 130g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4397/1794/1674 mm
Leergewicht/Zuladung	1540 kg/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/1095 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1220 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	537 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20
Grundpreis	26.950 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbieglicht (Nebelscheinwerfer)	180 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1180 Euro
Reifendruckkontrolle	55 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1180 Euro

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	705 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	425 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 820 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2235 Euro
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	410 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	720 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	515 Euro
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	1170 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,7	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	2,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,5
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,9
Federung	2,3		
Sitze	2,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,1
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	1,1
Klimatisierung	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,9
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	2,1
Fahrleistungen*	2,9	Kosten für Anschaffung*	4,7
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	2,7
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen