



VW Touareg V6 TDI BlueMotion Technology Tiptronic (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse
(176 kW / 240 PS)

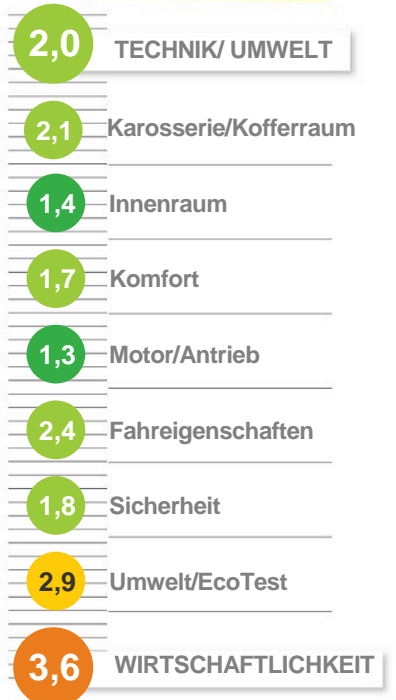
Obwohl er in Länge und Breite zugelegt hat wirkt der neue VW Touareg deutlich gefälliger als sein Vorgänger. Die Verarbeitungsqualität ist tadellos, die Insassen werden durch ein luxuriöses Ambiente und durchdachtes Bedienkonzept verwöhnt. Die aufpreispflichtige Luftfederung sorgt für einen geschmeidigen Federungskomfort, der Geräuschpegel im Innenraum liegt selbst bei hohem Autobahntempo niedrig. Ergänzt wird die gute Langstreckentauglichkeit durch sehr bequeme Vordersitze. Der V6 Dieselmotor sorgt in Verbindung mit dem neuen Acht-Gang-Automatikgetriebe für flotte Fahrleistungen bei einem noch akzeptablen Verbrauch. Besonders empfehlenswert sind die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer mit automatischer Fernlichtregelung "Dynamic Light Assist". Der Touareg V6 TDI ist ab 50.600 Euro zu haben. **Konkurrenten:** Audi Q7, BMW X5, Lexus RX, Mercedes M-Klasse

+ sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung trotz komplexer Funktionen, exzellentes Lichtsystem (Dynamic Light Assist), großzügiges Raumangebot, kräftiger Motor, hohe aktive und passive Sicherheit

- hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, nach hinten unübersichtlich



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,3

Verarbeitung

⊕ Die Neuauflage des VW Touareg wirkt deutlich gefälliger, als der globige Vorgänger. Und das obwohl er sowohl in der Länge als auch in der Breite leicht zugelegt hat. Die Verarbeitung zeigt sich tadellos und erreicht Premium-Niveau. Die Bleche sind passgenau, Spalten gleichmäßig und die Türen fallen satt ins Schloss. Auch im unwegsamem Gelände ist keine Verwindung der Karosserie feststellbar. Sehr hochwertig wirkt der Innenraum. Es wurden größtenteils aufgeschäumte, haptisch angenehme Kunststoffe verwendet, welche auch im Detail keinen Anlass zur Kritik geben. Silber gehaltene Kunststoffeinlagen und in Klavierlackoptik überzogene Applikationen versprühen eine sportlich-luxuriöse Eleganz. Man erkennt trotzdem noch auf den ersten Blick, dass es sich um einen VW handelt. Einige Detaillösungen findet man auch im deutlich günstigeren Golf wieder. Dass der Touareg nicht nur als Geländewagen, sondern auch als Lastenesel konzipiert ist, sieht man an der stattlichen zulässigen Anhängelast von 3.500 kg. Die maximale Zuladung beträgt gute 574 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden, leider verlangt VW aber für eine stabile Dachreling Aufpreis. Der Unterboden ist von unten gut abgeschottet, wodurch auch bei Geländefahrten wenig Schmutz in den Motorraum dringen kann. Dasselbe gilt für die sehr gut abgedichteten Türen und kratzunempfindlichen Schweller. Die Radläufe und die unteren Teile der Stoßstangen sind unlackiert und dadurch kratzunempfindlich. Leider fehlen aber durchgehende Seitenleisten an den Türen.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Löcher im Reifen abgedichtet werden können. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht mehr lieferbar. Doch gerade für ein Geländefahrzeug wäre ein vollwertiges Reserverad von Vorteil, falls man sich in unwegsamem Gelände einen Reifen kaputt fährt. Einen Wagenheber und Bordwerkzeug findet man lediglich im Fahrzeug, wenn man die aufpreispflichtigen Winterräder bestellt.

2,3

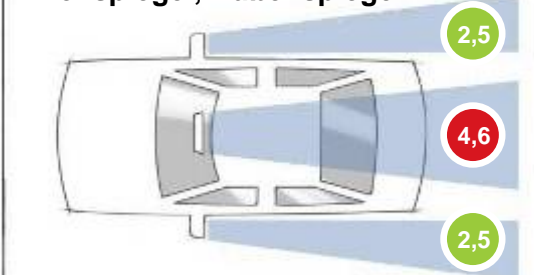
Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nur zufriedenstellend abschätzen. Die Front ist nicht einsehbar, da diese recht stark abfällt. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der Touareg auch aufgrund der nicht komplett versenkbaren hinteren Kopfstützen nur ein ausreichendes Ergebnis. Die Dachsäulen fallen allesamt nicht besonders schmal aus und behindern die Sicht. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeugen sind aufgrund der bulligen Frontpartie nicht besonders gut einsehbar.

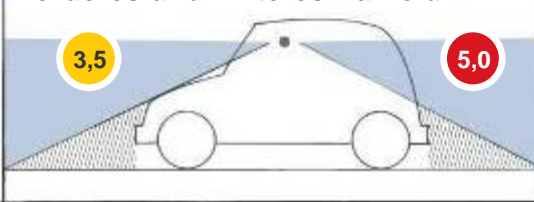
Rundumsicht



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.

⊕ Der umliegende Verkehr lässt sich durch die erhöhte Sitzposition gut überblicken. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- (Serie), anklappbar (Aufpreis) und automatisch abblendend (Aufpreis). Zudem besitzt der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet automatisch (Serie) bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs ab. Serienmäßig gibt es in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelichter und Tagfahrlicht. Die sehr aufwendig gestalteten Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und dynamischer Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist) leuchten die Fahrbahn exzellent aus. Die Kombination aus Xenonscheinwerfer und Dynamic Light Assist sorgt in Verbindung mit der erhöhten Einbauposition der Scheinwerfer für eine fast konkurrenzlos gute Fahrbahnausleuchtung. Speziell für Personen, welche bei Nachtfahrten Probleme mit den Augen haben, ein echte Kaufempfehlung. 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. Als weitere Neuerung im Tourag kann man auch gleich mehrere Kameras ordern, welche an Front, Heck und in den Außenspiegeln untergebracht sind. Als Ergebnis erhält man ein auf dem Navibildschirm virtuell erzeugtes Rundumsichtbild, mit Blick von oben auf das Fahrzeug. Das "Area View" genannte System zeigt die komplette Fahrzeugumgebung, was speziell bei engen Platzverhältnissen eine gute Unterstützung darstellt. Leider verzerrt das Bild sehr stark, weshalb die Abstände zu Hindernissen nur schwer eingeschätzt werden können.

⊖ Aufgrund der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen und der breiten Dachsäulen wird das Sichtfeld im Innenspiegel stark eingeschränkt. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nur schwer eingesehen werden - knapp 1,20 m große Gegenstände oder Kinder verschwinden direkt hinter dem Fahrzeug komplett. Deshalb unbedingt die Rückfahrkamera ordern.



Die Sicht aus dem recht großen Fahrzeug ist nicht so gut, wie man aufgrund der hohen Sitzposition und der großen Fensterflächen zunächst annehmen könnte. Störend sind vor allem die doch etwas breiten Dachsäulen und die nicht einsehbaren Front- und Heckpartien des Touareg.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe und die großen Türen würden für einen bequemen Einstieg sorgen. Leider stört aber der sehr hohe Schweller, an dem man sich leicht die Kleidung verschmutzt. Auch hinten stört der breite und hohe Schweller, aufgrund der großen Türen steigt man aber noch recht akzeptabel ein und aus.

⊕ Nach dem Entriegeln per Zentralverriegelung beleuchten Umfeldleuchten in den Außenspiegeln den Einstiegsbereich (Aufpreis). Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine Weile an und beleuchten den Weg (Dauer einstellbar, Aufpreis). 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. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und halten die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen.



Lediglich der hohe Schweller stört beim Ein- bzw. Aussteigen.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Auch wenn der Kofferraum gegenüber dem Vorgänger an Platz eingebüßt hat, stehen immer noch gute 425 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitze um lässt sich der Kofferraum auf bis zu 830 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante).



1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis einfach per Knopfdruck öffnen und schließen. Unter der weit öffnenden Heckklappe finden auch große Personen genügend Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die Ladeöffnung ist sehr groß und das Format zweckmäßig. Der ebene Ladeboden bleibt auch bei umgeklappten Sitzen erhalten und ist somit gut nutzbar.

Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der Touareg doch erheblich weniger Platz als der Vorgänger (510 l).

⊖ Das Gepäck muss knapp 76 cm angehoben werden, um im Kofferraum verstaut zu werden. Mit luftgefedertem Fahrwerk (Aufpreis) lässt sich das Fahrzeugheck per Knopfdruck zwar um ca. acht Zentimeter absenken (von Normalstellung bis ganz unten), der Absenkprozess dauert aber sehr lange - in der Praxis wird diese Funktion kaum Verwendung finden. Steht das Luftfahrwerk in höchster Stufe (Geländestufe) liegt die Ladekante stolze 81 cm über der Fahrbahn.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze lassen sich im Touareg asymmetrisch geteilt umlegen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei einfach und leichtgängig. Auf Wunsch lassen sich die Rücksitze auch mittels elektrischer Betätigung (Schalter im Kofferraum) umklappen. Die Funktion bringt aber kaum Vorteile, da die Lehnen trotzdem per Hand vollends nach unten gedrückt werden müssen. Der Mittelteil der Rücksitzlehne lässt sich auch separat umklappen, wodurch eine große Durchladeluke für Skier oder lange Gegenstände entsteht. Als Extra wird ein Gepäcksicherungssystem angeboten, das u.a. eine verschiebbare Sicherungsstrebe gegen rutschendes Gepäck enthält. Unter dem Kofferraumboden findet man ein großes Ablagefach mit ca. 55 l Volumen.

1,4

INNENRAUM

0,8

Bedienung

⊕ Der VW Tourag überzeugt durch seine durchweg durchdacht angeordneten Bedienelemente und die daraus resultierende kurze Eingewöhnungszeit. Durch eine Vielzahl elektronischer Komfortausstattungen wird die Bedienung des Fahrzeugs erleichtert. So lässt sich das Lenkrad elektrisch in der Höhe und Weite einstellen und fährt beim Öffnen der Türe automatisch nach hinten, um den Ein- oder Ausstieg zu erleichtern. Etwas Gewöhnung erfordert die untypische Bedienung des Zündschlosses. Denn die Fernbedienung muss erst in einen Schacht gesteckt, dann aber gedreht werden. Normalerweise werden Fahrzeug mit Schlüsselschacht durch Drücken auf die eingesteckte Fernbedienung gestartet. Einen Regensensor gibt es serienmäßig, die automatische Fahrlichtsteuerung findet man im Licht-Sicht-Paket wieder, welches auch elektrisch anklappbare und automatisch abblendende Außenspiegel (nur Fahrerseite) beinhaltet. Die Position des Klimabedienteils ist etwas zu tief, sie lässt sich aber einfach und intuitiv einstellen. Alle Schalter sind auch bei Nacht gut bedienbar, da sie beleuchtet sind. Das aufpreispflichtige Navigationssystem RNS 850 ist über einen Touchscreen sehr einfach bedienbar, das optionale Soundsystem DYNAUDIO "Confidence" vermittelt Hörerlebnis in feinsten Manier. Ablagen gibt es sowohl vorne wie hinten mehr als ausreichend, das beleuchtete Handschuhfach ist aber recht klein geraten. Die Instrumente sind klar gezeichnet und auch bei Dunkelheit optimal ablesbar. Der Bordcomputer informiert über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Die Innenbeleuchtung fällt dank Leseleuchten für vorne und hinten sehr hell aus. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach einstellen und zeigt die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument an. Gegen Aufpreis gibt es auch ACC, welches feinfühlig den Abstand zum Vordermann regelt und gerade auf langen und monotonen Autobahnfahrten für eine deutliche Erleichterung sorgt. Das System funktioniert auch im Stop&Go Betrieb, da das ACC bis zum Stillstand regelt.

⊖ Es fehlt eine gut einsehbare Anzeige, wenn das Fahrlicht eingeschaltet ist. Speziell beim Fahren mit Lichtautomatik würde man sich eine bessere Anzeige wünschen, da man nie weiß, ob das Licht wirklich eingeschaltet ist.



Die Bedienung ist, wie von Volkswagen gewohnt, einfach und funktionell, das Verarbeitungsniveau und die Materialanmutung können gegenüber dem Vorgänger nochmals zulegen..

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Fahrer- und Beifahrer können nicht über Platzmangel klagen, die Sitze lassen sich selbst noch für knapp zwei Meter große Personen zurückschieben. Der Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Dank der sehr großzügigen Innenbreite hat man ein gutes subjektives Raumgefühl.

2,1

Raumangebot hinten*

⊕ Auf der Rücksitzbank finden Personen bis 2,0 m Größe bequem Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit sind großzügig bemessen. Die Innenbreite reicht für zwei Personen problemlos, bei drei Personen wird es aber eng.

1,7 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Die aufpreispflichtige Luftfederung bietet für ein geländegängiges Fahrzeug einen sehr guten Fahrkomfort. In Normalstellung werden lange wie kurze Fahrbahnwellen sowie kleine Unebenheiten gut abgefedert. Wankbewegungen der Karosserie sind gut gedämpft. Wer es eine Spur komfortabler möchte, kann den Comfort-Modus wählen. Dann werden speziell Einzelhindernisse nicht ganz so hart angenommen, wie im Normalmodus. Die Sport-Stellung bringt dagegen kaum Vorteile und kann bei diesem Fahrzeug als eigentlich überflüssig angesehen werden. Das Fahrwerk wird unnötig stark gestrafft, wodurch feine Unebenheiten deutlich zu den Insassen durchdringen. Vorteile bei der Fahrdynamik kann man dadurch aber kaum erzielen. Die Niveauregulierung sorgt unabhängig vom Beladungszustand für gleichbleibende Federwege.

1,4 Sitze

⊕ Die bequemen Sitze im Touareg sind gut konturiert und bieten im Lendenbereich eine gute Unterstützung. Die Lehnen sind hoch und sorgen für einen festen Halt. Auch die Sitzfläche ist gut gestaltet, allerdings fällt sie speziell für Personen mit langen Beinen etwas kurz aus. Fahrer- und Beifahrersitz lassen elektrisch in der Höhe einstellen. Der Fahrer findet schnell eine angenehme Sitzposition mit guter Beinabstützung. Das perforierte Leder mit Sitzlüftung (Aufpreis) sorgt auch im Sommer für eine gute Atmungsaktivität, wodurch man weniger schnell schwitzt. Die Lehnen der hinteren Sitze sind in der Neigung einstellbar und bieten einen guten Sitzkomfort. Die äußeren Rücksitze erweisen sich als durchaus langstreckentauglich. Lediglich der Seitenhalt könnte etwas ausgeprägter sein.

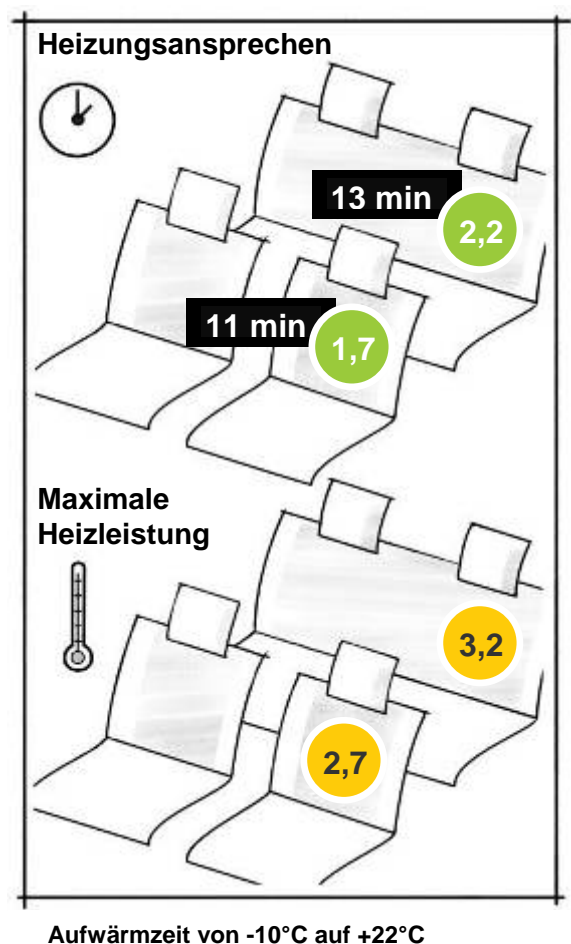
1,0 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei Autobahnfahrt sehr niedrig. Es wurden gerade einmal 63 dB(A) bei 130 km/h gemessen. Mit verantwortlich für diese exzellente Ergebnis werden auch die geräuschabsorbierenden aufpreispflichtigen Seitenscheiben in Verbundsicherheitsglas sein.

2,3 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne sehr schnell an und sorgt auch bei winterlichen Außentemperaturen schnell für mollige Wärme im Innenraum. Hinten dauert es nur geringfügig länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Fahrer und Beifahrer können sich getrennt die Temperatur einstellen (Serie), die Gebläseintensität und die Luftverteilung sind dagegen nur gemeinsam und in vorgegebenen Stufen einstellbar.



– Im Bereich der Rücksitze öffnen die Seitenscheiben nur zur Hälfte, die Fenster im Kofferraumbereich lassen sich nicht ausstellen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

+ Der 240 PS starke Basisdiesel muss zwar 2,3 t Leergewicht in Bewegung setzen, hat damit aber erstaunlich leichtes Spiel. Bis zur 200 km/h Marke geht es zügig voran, erst danach wird es etwas zäher.

1,3 Laufkultur

+ Der Sechszylinder Dieselmotor läuft auch dank der sehr guten Abschottung sehr vibrationsarm und kultiviert. Erst bei höheren Drehzahlen sind leichte Vibrationen spürbar. Insgesamt gibt es aber keinen Anlass zur Kritik.

1,4 Schaltung

+ Die Acht-Gang-Automatik vollzieht Gangwechsel spontan und sehr weich. Auch bei Vollast ist sie nicht aus der Ruhe zu bringen und stellt auch dann immer die richtige Fahrstufe bereit, ohne hektisch hin und her zu schalten. Der Rückwärtsgang wird spontan und ruckfrei eingelegt.

1,0 Getriebeabstufung

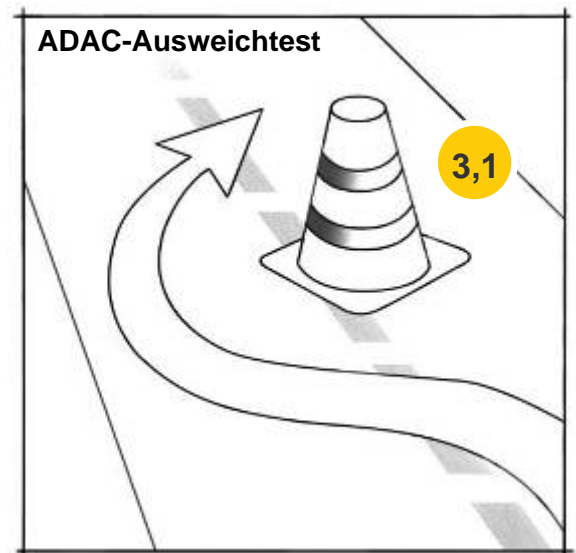
+ Die Abstufungen der Acht-Stufen-Automatik harmonisieren sehr gut mit der Leistungscharakteristik des Motors, die Anschlüsse der Schaltstufen passen gut. Bei hohem Autobahntempo zeigt sich der lang übersetzte achte Gang als angenehm und drehzahlensenkend.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Touareg 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.

+ Der Touareg verhält sich auch bei hohem Tempo richtungsstabil, vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion. 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 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.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ Mit dem luftgefederten Fahrwerk fährt sich der große Touareg bei wenig Seitenneigung fast wie eine normale Limousine - verhältnismäßig hohe Querbeschleunigungen sind möglich. Bei zu hohem Tempo neigt der Wagen zum Schieben über die Vorderräder (Untersteuern). Lastwechselreaktionen sind nicht vorhanden.

2,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt sich recht präzise. Sie vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt und ist zielgenau. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse mit 11,6 m sehr gering aus.

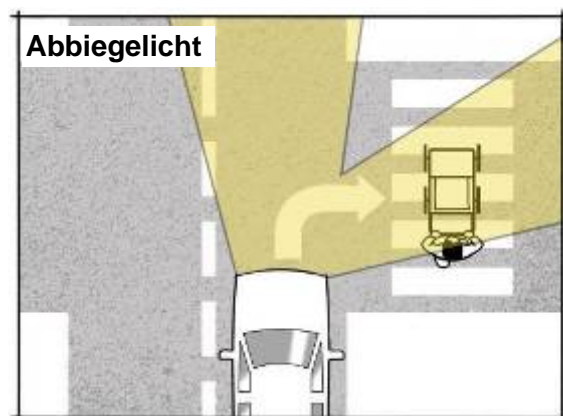
2,5 Bremse

⊕ Durchschnittlich benötigt der VW Touareg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 38 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Bridgestone Dueller H/P 110W in der Größe 265/50R19 W). Die Bremsanlage unterstützt dabei den Fahrer mit dem Bremsassistenten, die volle Leistung der Bremse zu mobilisieren. Die Bremse lässt sich zufriedenstellend dosieren, das Pedalgefühl ist etwas zu weich.

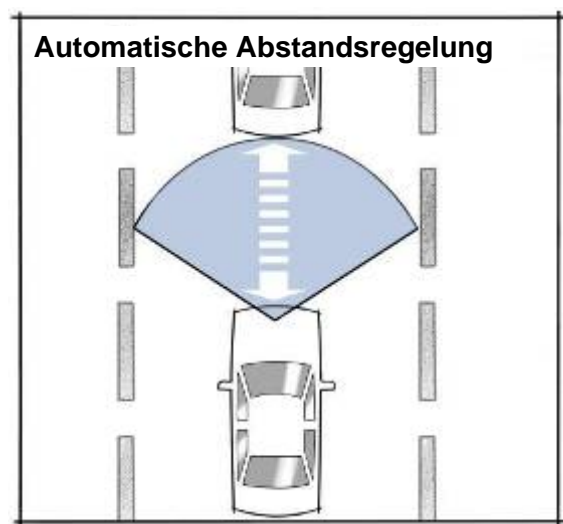
1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Touareg verfügt serienmäßig über ABS, ein elektronisches Stabilitätsprogramm, das auch beim Stabilisieren von Anhängern hilft und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis gibt es Xenonlicht mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht sowie eine radargestützte Geschwindigkeitsregelanlage, die auch bis zum Stillstand herunterbremst 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 LEDs an den Innenseiten der Außenspiegel den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel vor Fahrzeugen im seitlichen Toten Winkel warnt. Ebenso optional findet man einen Spurhalteassistenten in der Aufpreisliste. In den geöffneten Türen warnen Rückstrahler den von hinten herannahenden Verkehr. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz, zudem schaltet sich bei Stillstand die Warnblinkanlage ein.



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.



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einer sehr hohen Insassensicherheit ausgegangen werden. Neben Front- und Seitenairbags findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Einen Knieairbag für den Fahrer sowie Seitenairbags hinten gibt es gegen Aufpreis. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,85 m und hinten bis 1,75 m großen Personen optimalen Schutz, der Abstand zwischen den Stützen und dem Kopf ist vorne optimal gering, hinten dagegen etwas zu groß. Auf den Vordersitzen werden die Insassen zum Anschnallen ermahnt. Für die hinten Sitzenden wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen und griffgerechten Bügel-Türgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

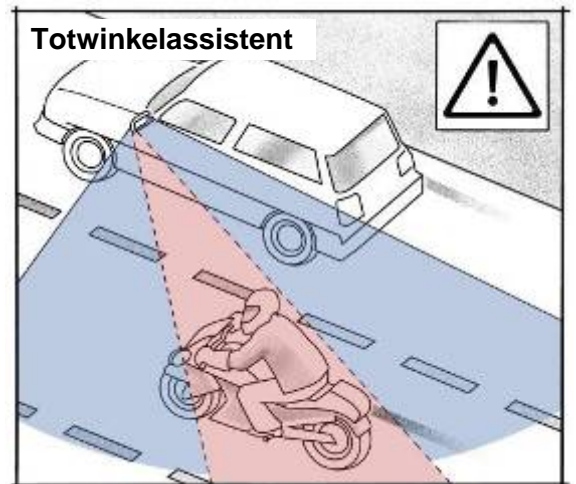
1,5 Kindersicherheit

⊕ 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 und der guten Zugänglichkeit sehr einfach. Ein Isofix-System inklusive Ankerhaken ist auf diesen Plätzen serienmäßig vorhanden. Die Fenster besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

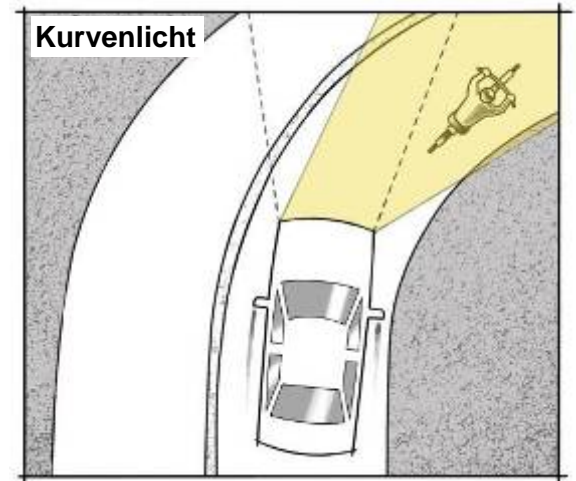
⊖ Für drei Kindersitze ist hinten zu wenig Platz. Zudem eignet sich der Mittelsitz aufgrund der ungünstigen Anordnung der Gurtschlösser nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

3,5 Fußgängerschutz

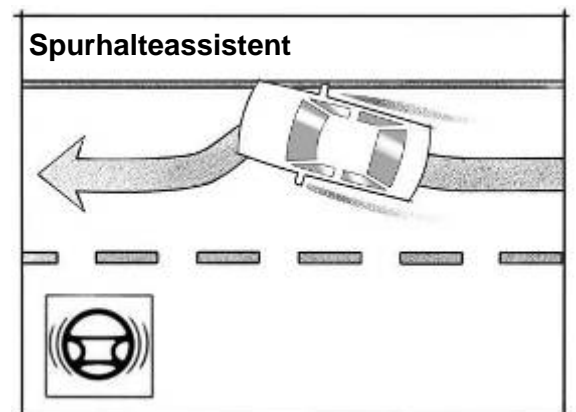
Aufgrund der bulligen Front sollte das Verletzungsrisiko für Fußgänger leicht erhöht sein. Trotzdem hat VW gegenüber dem Vorgänger deutlich nachgebessert, die Kotflügelkanten und A-Säulen wurden entschärft und wirken nun nachgiebiger.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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

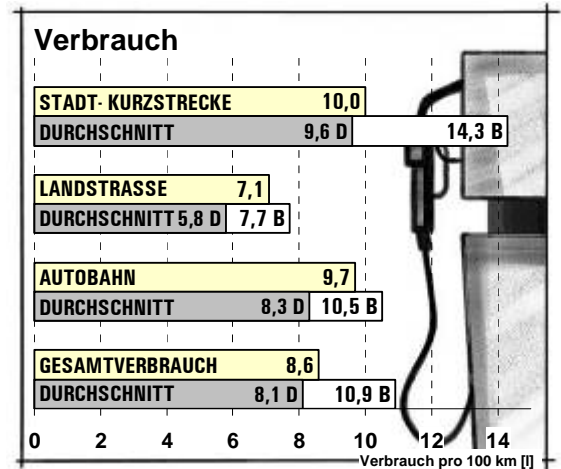


Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Das BlueMotion Technologie Paket des Touareg V6 TDI beinhaltet neben modifiziertem Thermomanagement, ein Start-Stopp-System mit Bremsenergie-Rückgewinnung (Rekuperation), ein angepasstes Motormanagement mit modifizierter Software und wirkungsgradoptimierte Drehstromgeneratoren. Aerodynamische Maßnahmen und rollwiderstandsoptimierte Reifen sollen darüber hinaus zur Senkung des Verbrauchs beitragen. Zudem lädt das intelligente Energiemanagement die Batterie während der Schubphasen auf und entlastet den Motor. Durch besondere Sparsamkeit kann das große SUV aber trotzdem nicht punkten. Beim ADAC-EcoTest erreicht er mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 227 g/km nur 24 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 8,6 l/100 km. Der Verbrauch innerorts fällt zwar im Vergleich zu anderen SUV in dieser Fahrzeugklasse mit 10,0 l/100 km nicht zu hoch aus, als wirklich sparsam kann man das aber nicht bezeichnen. Außerorts liegt der Verbrauch bei 7,1 l und auf der Autobahn bei 9,7 l pro 100 km.



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffbeurteilung liegt zwar noch im guten Bereich, der vergleichsweise hohe Ausstoß an Stickoxiden (NO_x) auf der Autobahn sorgt aber dafür, dass im Vergleich zu anderen modernen Dieselfahrzeugen ein nur mittelmäßiges Ergebnis erreicht wird. Im ADAC-EcoTest gibt es hierfür nur 39 Punkte. Insgesamt verpasst der Touareg V6 TDI klar die vier Sterne und muss sich mit 63 Punkten und drei Sternen zufriedengeben.

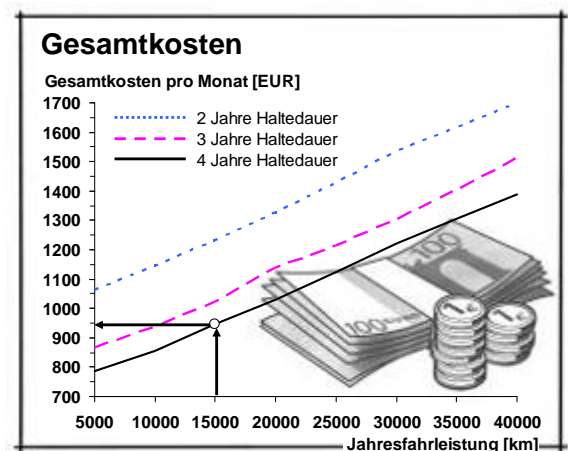
3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0 Betriebskosten*

Die Betriebskosten bewegen sich dank des gegenüber Benzinkraftstoff günstigeren Diesels im Klassendurchschnitt.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW Touareg 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 usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 947 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Dem ganz neu auf dem Markt gekommenen VW Touareg kann ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden, da während des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist.

4,3 Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 50.700 Euro kann der Touareg V6 TDI nicht als Schnäppchen bezeichnet werden. In der Aufpreisliste finden sich einige Ausstattungsdetails, welche den Preis weiter in die Höhe schnellen lassen. Sehr empfehlenswert sind Xenonscheinwerfer inkl. Dynamic Light Assist, welche für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung sorgen.

4,9 Fixkosten*

⊖ 435 Euro müssen jährlich für die KFZ-Steuer berappt werden. Die Versicherungsklassen liegen durchweg ungünstig und sorgen für sehr hohe Fixkosten.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten liegen auf recht hohem Niveau. Vor allem der Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten lassen die Gesamtkosten ansteigen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	V6 FSI	V6 TSI Hybrid	V6 TDI	V6 TDI	V8 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3597	6/2995	6/2967	6/2967	8/4134
Leistung [kW(PS)]	206(280)	279(380)	150(204)	176(240)	250(340)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	360/3200	440/3000	400/1400	550/2000	800/1750
0-100 km/h[s]	7,8	6,5	9,0	7,8	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	240	206	218	242
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,2 S	9,5 S	8,7 D	8,6 D	10,1 D
CO2 [g/km]	236	193	195	195	239
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/26/24	23/26/24	24/26/28	24/26/28	24/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	304	206	435	435	637
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1023	1185	918	947	1281
Preis [Euro]	49.900	73.500	48.150	50.700	70.800

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW(240 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17V
Reifengröße (Testwagen)	265/50R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,0/ 7,1/ 9,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	195g/km/ 227g/km
Innengeräusch 130km/h	63dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4795/1940/1709 mm
Leergewicht/Zuladung	2336 kg/574 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	985 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenzpaket)	3.125 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Dynamic Light Assist)	450 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.430 Euro°
Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	405 Euro°
Luftfederung	2.575 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	730 Euro°
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	355 Euro°
Spurassistent (Lane Assist)	515 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Side Assist)	580 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.430 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/335 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	155 Euro°
Navigationssystem	2.060 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch anklappbar)	850 Euro°
Lackierung Metallic	845 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.450 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	151 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	137 Euro
Monatlicher Wertverlust	588 Euro
Monatliche Gesamtkosten	947 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/26/28
Grundpreis	50.700 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	1,3	Fahrstabilität	2,6
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{1,8}	1,8
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	1,7	Schadstoffe	2,1
Federung	1,7		
Sitze	1,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	1,0	Betriebskosten*	3,0
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Motor/Antrieb	1,3	Wertstabilität*	1,4
Fahrleistungen*	1,5	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	4,9
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen