



VW Touareg V6 TSI Hybrid Tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(279 kW / 380 PS)

Das erste Voll-Hybrid-Auto von Volkswagen ist der Touareg V6 TSI Hybrid. In ihm wird ein Sechszylinder Benziner durch Kompressoraufladung auf stramme 333 PS gebracht und mit einem Elektromotor mit 68 PS kombiniert. Herauskommt ein potenter Allradler, der sich abseits befestigter Straßen nicht verstecken muss und auf der Straße so manchem Sportwagen Paroli bieten kann. Das eigentlich interessante ist aber die Fortbewegung nur mit Elektromotor, die der Hybrid-Touareg bis etwa 50 km/h sogar über ein paar Kilometer beherrscht; dabei sollte es aber extrem gemütlich voran gehen, weil schon die Forderung nach ein bisschen Leistung den Verbrenner anwirft. Ansonsten ist das Auto ein typischer Edel-VW mit sicherem, agilem und komfortablen Fahrwerk (dank optionaler Luftfederung), viel Platz im Innenraum und einwandfreier Verarbeitung. Das ganze hat natürlich seinen Preis, ab 74.500 Euro geht's los. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X6 ActiveHybrid, Lexus RX 450h, Porsche Cayenne Hybrid.

+ gute Verarbeitung, ergonomische Bedienung, ausgezeichnetes Lichtsystem, gutes Raumangebot, hoher Sicherheitsstandard, kräftiger Hybridantrieb

- hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, nach hinten unübersichtlich



ADAC-URTEIL



⊕ 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 großteils aufgeschäumte, haptisch angenehme Kunststoffe verwendet. Applikationen in Alu- und Klavierlackoptik sorgen für sportlich-luxuriöses Ambiente. Trotzdem erkennt man 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 552 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 wenig kratzempfindlichen Schweller. Die Radläufe und die unteren Teile der Stoßstangen sind unlackiert. Leider fehlen durchgehende Seitenleisten an den Türen.

⊖ VW hat den Innenraum mit viel Liebe zum Detail gestaltet, an wenigen Stellen haben sich dennoch die Konzern-Sparer durchgesetzt: beispielsweise gibt es in den Türablagen nur eine kleine billige Filzmatte - bei diesem Preis eine absolute Frechheit. Selbst ein Golf oder ein Amarok bieten hier eine vernünftige Ausstattung mit Teppich zur Geräuschdämmung. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Löcher im Reifen abgedichtet werden können. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht 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.

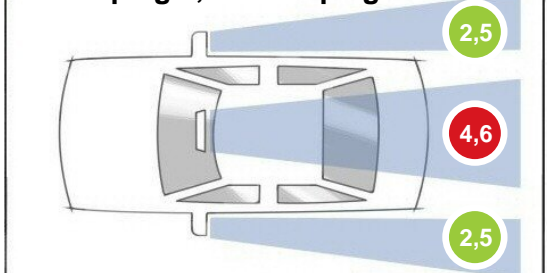
Die Fahrzeugenden lassen sich nur zufriedenstellend abschätzen. Vor allem die Front ist schwierig abschätzbar. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der Touareg auch aufgrund der nicht komplett versenkbaren hinteren Kopfstützen nur ein zufriedenstellendes bis ausreichendes Ergebnis. Die Dachsäulen fallen allesamt nicht besonders schmal aus und behindern die Sicht. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeugen sind aufgrund der bulligen Frontpartie nicht besonders gut einsehbar.

⊕ 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).

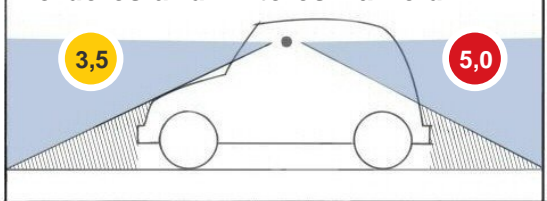
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

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 (bei Hybrid Serie) und dynamischer Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist; optional) 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, eine 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 Touareg 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 Aufsichtbild, 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. Das Bild ist etwas verzerrt, weshalb man für das Abschätzen der Abstände zu Hindernissen etwas Eingewöhnung braucht.

⊖ 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 direkt hinter dem Fahrzeug verschwinden komplett. Deshalb unbedingt die Rückfahrkamera ordern.

2,5

Ein-/Ausstieg

Die gute Sitzhöhe und die großen Türen würden für einen bequemen Einstieg sorgen. Leider stört aber der 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 (Serie). Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine Weile an und beleuchten den Weg (Dauer einstellbar, Serie). 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. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen sicher offen.

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, erweitert sich das Ladevolumen auf bis zu 830 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen, weil die Heckscheibe relativ steil steht; so können auch sperrige Gegenstände transportiert werden.



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

1,8

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.
- ⊖ Das Gepäck muss beim Einladen knapp 76 cm angehoben 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 jemand verwenden. Steht das Luftfahrwerk in höchster Stufe (Geländestufe) liegt die Ladekante stolze 81 cm über der Fahrbahn. Das Kofferraumrolle fährt beim automatischen Öffnen der Klappe zwar von alleine hoch, aber nicht mehr herunter - das muss manuell gemacht werden und passt nicht so recht zum restlichen Luxusanspruch.

1,7

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt umlegen. Der Klappmechanismus funktioniert dabei einfach und leichtgängig. Auf Wunsch kann man 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, um einzurasten. Der Mittelteil der Rücksitzlehne lässt separat umklappen, wodurch eine große und nach oben offene Durchladeluke für Skier oder lange Gegenstände entsteht. Als Extra wird ein Gepäcksicherungssystem angeboten, das u.a. eine verschiebbare Sicherungsstrebe gegen rutschendes Gepäck enthält.

1,4

INNENRAUM

0,9

Bedienung

- ⊕ Der neue VW Tourag überzeugt durch seine durchweg durchdacht angeordneten Bedienelemente und die daraus resultierende kurze Eingewöhnungszeit trotz großen Funktionsumfangs. Durch zahlreiche elektronische Komfortausstattungen wird die Bedienung des Fahrzeugs bequemer. So lässt sich das Lenkrad elektrisch in Höhe und Reichweite 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 Fahrzeuge mit Schlüsselschacht durch Drücken auf die eingesteckte Fernbedienung gestartet. Einen Regensensor gibt es serienmäßig, ebenso die automatische Fahrlichtsteuerung sowie elektrisch anklappbare und automatisch abblendende Außenspiegel (nur Fahrerseite). Die Position des Klimabedienteils ist etwas zu tief, sie lässt sich aber einfach und intuitiv einstellen. Alle Schalter sind auch bei Nacht gut zu finden, da sie beleuchtet sind. Das aufpreispflichtige Navigationssystem RNS 850 ist über einen Touchscreen sehr einfach bedienbar, das optionale Soundsystem DYNAUDIO "Confidence" bietet einen feinen Klang. Ablagen gibt es sowohl vorne wie hinten mehr als ausreichend, das beleuchtete Handschuhfach ist aber recht klein geraten. Die Instrumente sind klar



Die Bedienung ist, wie von Volkswagen gewohnt, einfach und funktionell. Auch das Verarbeitungsniveau und die Materialanmutung können wieder überzeugen.

gezeichnet und auch bei Dunkelheit optimal ablesbar. Der Bordcomputer informiert über Kraftstoffverbrauch und Reichweite sowie über das Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor. 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. Das Hybrid-System arbeitet unscheinbar und bedeutet keinerlei Einschränkung oder Umgewöhnung für den Fahrer.



Sowohl im Fahrerdisplay als auch im Borddisplay kann jederzeit der Betriebszustand des Hybridsystems abgerufen werden.

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). Die Rückbank lässt sich um 18 cm längs verschieben. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit sind großzügig bemessen. Die Innenbreite reicht für zwei Personen problemlos, bei drei Personen wird es aber eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich längs verschieben, im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel geteilt. Auch die Lehnenneigung kann man in drei Stufen grob variieren.

1,5 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; das Fahrwerk wird unnötig straff, wodurch feine Unebenheiten deutlich zu den Insassen durchdringen. Vorteile bei der Fahrdynamik kann man dadurch aber kaum erzielen, weil der Touareg einfach zu groß und zu schwer ist. Die Niveauregulierung sorgt unabhängig vom Beladungszustand für gleichbleibende Federwege. So ändert sich das Federverhalten auch bei voller Beladung kaum.

1,3 Sitze

⊕ Die bequemen Sitze im Touareg sind gut konturiert und bieten im Lendenbereich eine einwandfreie Unterstützung. Für den Hybrid gibt es elektrisch einstellbare Lehnenwangen und eine komplette elektrische Einstellung der Sitze serienmäßig. Die Lehnen sind hoch und sorgen für einen festen Halt. Auch die Sitzfläche ist gut gestaltet, allerdings fällt sie speziell für kleinere Personen etwas lang aus. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich elektrisch in der Höhe und in der Neigung einstellen. Der Fahrer findet schnell eine angenehme Sitzposition mit guter Beinabstützung. Das perforierte Leder mit Sitzlüftung (Aufpreis) sorgt auch im Sommer für eine gute Durchlüftung, 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. Fahrer und Beifahrersitz sind mit einer elektrisch einstellbaren Vier-Wege-Lordosenstütze ausgerüstet.

0,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei Autobahnfahrt sehr niedrig. Es wurden gerade einmal 64,5 dB(A) bei 130 km/h gemessen. Mit verantwortlich für diese exzellente Ergebnis werden auch die geräuschabsorbierenden aufpreispflichtigen Seitenscheiben in Verbundsicherheitsglas sein. Zudem sind die Dichtungen effektiv gestaltet und bleibt der Motor stets dezent im Hintergrund. Nur unter Volllast kann man seinen kernigen Klang deutlich vernehmen, ohne dass er aber aufdringlich würde.

1,9 Klimatisierung

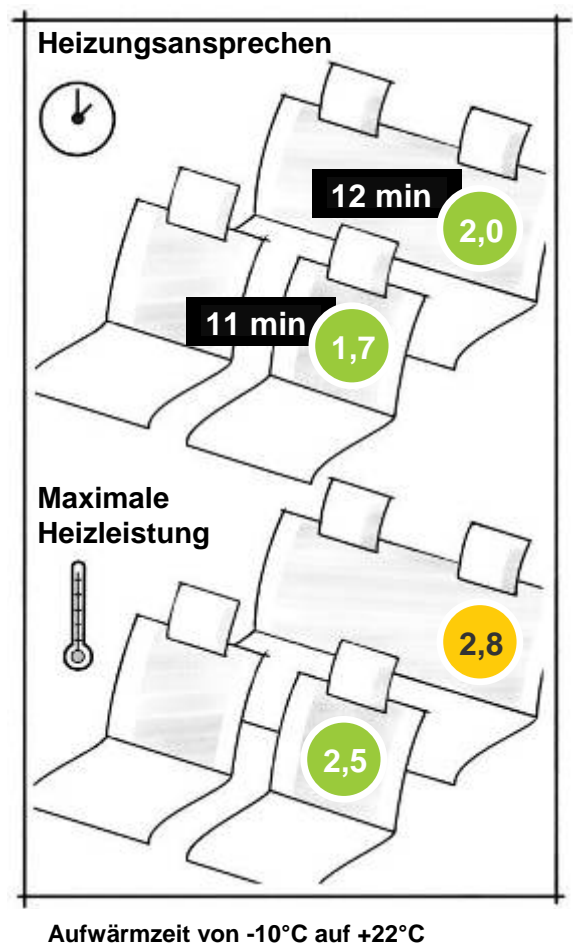
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und sorgt auch bei sehr kalten Außentemperaturen zügig für angenehme Wärme im Innenraum. Hinten dauert es nur etwas länger, bis Wohlfühl-Temperaturen erreicht sind. Fahrer und Beifahrer können sich getrennt die Temperatur einstellen (Serie), die Gebläseintensität und die Luftverteilung sind dagegen nur gemeinsam, dafür aber in allen möglichen Kombinationen vorwählbar. Optional ist auch eine Vierzonen-Klimaautomatik erhältlich. Der Aktivkohlefilter ist dagegen immer Serie.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen*

⊕ Über jeden Zweifel erhaben sind die Fahrleistungen. Der per Kompressor auf stramme 333 PS gebrachte V6-Benziner stammt eigentlich aus dem Audi S4 und wird im Touareg Hybrid noch zusätzlich von einem 68-PS-Elektromotor unterstützt. So steht dem Fahrer zumindest zeitweise eine Systemleistung von 380 PS zur Verfügung. Das reicht, um sogar den großen und schweren Touareg auf 240 km/h zu beschleunigen. Überholmanöver werden sehr flott absolviert, man ist mit diesem Antriebspaket stets mehr als ausreichend motorisiert.



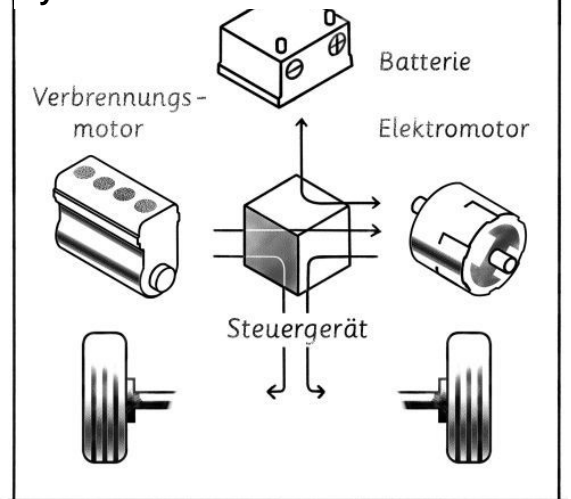
1,2 Laufkultur

⊕ Insgesamt laufen die Motoren über den gesamten Drehzahlbereich sehr kultiviert. Nur bei mittleren Drehzahlen und beim Ausdrehen sind ganz leichte Vibrationen durch den Verbrennungsmotor feststellbar - diese sind aber insbesondere im Vergleich zu einem Diesel nicht der Rede wert. Brumm- oder Dröhnfrequenzen treten nicht auf.

1,4 Schaltung

⊕ Die Acht-Gang-Automatik vollzieht Gangwechsel spontan, zügig und weitgehend ruckfrei, der Schaltkomfort ist selbst für einen Wandlerautomaten sehr hoch. Bei zügiger Beschleunigung werden die Gänge etwas weit ausgedreht, sobald die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist, fällt das Drehzahlniveau aber schnell wieder. Auch bei Vollast ist sie nicht aus der Ruhe zu bringen. Der Wählhebel lässt sich einwandfrei bedienen. Der Rückwärtsgang wird ohne nennenswerte Verzögerung eingelegt. Im Instrumentendisplay wird die gerade eingelegte Fahrstufe angezeigt, auch im Automatikmodus. Wann immer man vom Gas geht, wird der Motor abgestellt und eine leichte Bremswirkung durch den Elektromotor erzeugt, die gleichzeitig die Akkus lädt. Anfangs ist dies sehr gewöhnungsbedürftig, wenn selbst bei 160 km/h und schneller einfach der Motor ausgeht (hauptsächlich feststellbar am Drehzahlmesser), nach einer Weile freut man sich aber über den Spareffekt, zumal für den Fahrer keinerlei Nachteile entstehen und noch nicht mal ein Rucken zu spüren ist. Letztlich hat VW die Start-Stopp-Aktionen beim Touareg Hybrid auf die Spitze getrieben, der Verbrennungsmotor wird wann immer möglich abgestellt.

Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

1,0 Getriebeabstufung

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

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 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, bremst sich damit aber auch deutlich ein.

⊕ Der Touareg verhält sich selbst 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.

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. Voll beladen ändert sich das Kurvenverhalten des großen Geländewagens kaum, die Untersteuertendenz tritt etwas früher ein.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt sich recht präzise. Sie vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt und ist zielgenau. Angenehm ist auch die direkte Übersetzung, das Auto wirkt damit agil und kann seine Größe für den Fahrer gekonnt kaschieren. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus. Der Wendekreis ist mit 11,6 m für ein Fahrzeug dieser Größe auffällig gering.

2,5 Bremse

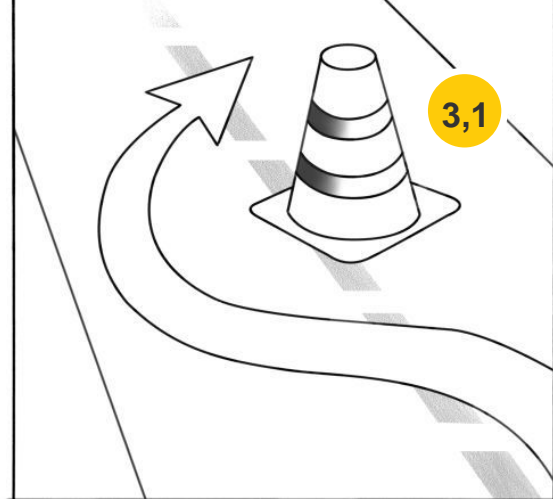
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Touareg Hybrid durchschnittlich 38 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 255/55 R18). Der Bremsassistent unterstützt dabei weniger geübte Fahrer, im Notfall das volle Potenzial der Anlage zu nutzen. Die Bremse spricht gut und spontan an, die Dosierung erfordert am Anfang etwas Eingewöhnung, weil sie verhältnismäßig giftig anspricht. Den Übergang vom Rekuperieren (Bremsen über Elektromotor) zum Verzögern über die Bremsscheiben merkt man praktisch nicht, was gezielte Sparfahrten erschwert.

1,9 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

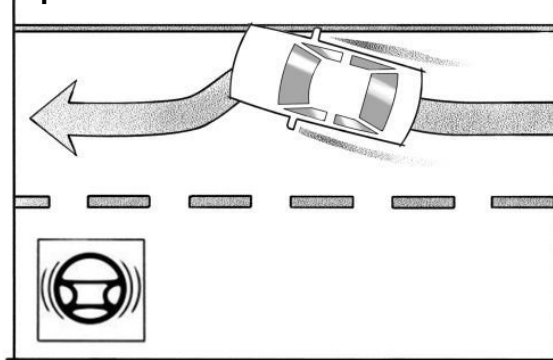
⊕ Der Touareg verfügt serienmäßig über ABS, ein elektronisches Stabilitätsprogramm, das auch beim Stabilisieren von Anhängern hilft, und einen Bremsassistenten. Serienmäßig gibt es Xenonlicht mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht sowie optional eine radargestützte Geschwindigkeitsregelanlage, die 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 den Spurwechselassistenten "Side Assist" an, der Mittels LEDs an den Innenseiten der Außenspiegel den Fahrer bei einem beabsichtigten Spurwechsel vor Fahrzeugen im seitlichen Toten Winkel warnt.

ADAC-Ausweichtest



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.

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.

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.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Ein ADAC-Crashergebnis liegt noch 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 optisch und akustisch 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.

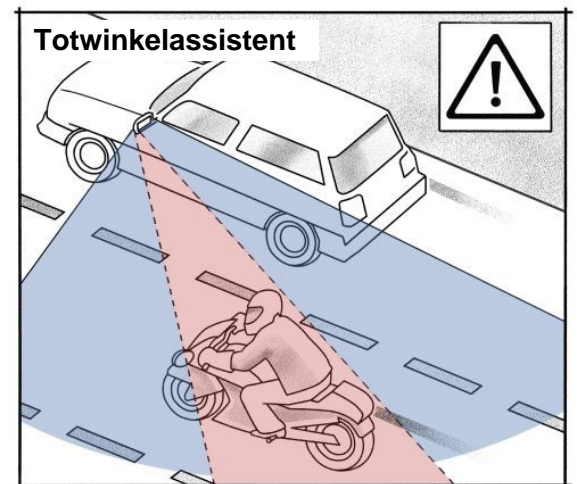
1,6 Kindersicherheit

+ Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch Kindersitze befestigt werden. Das Anbringen 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.

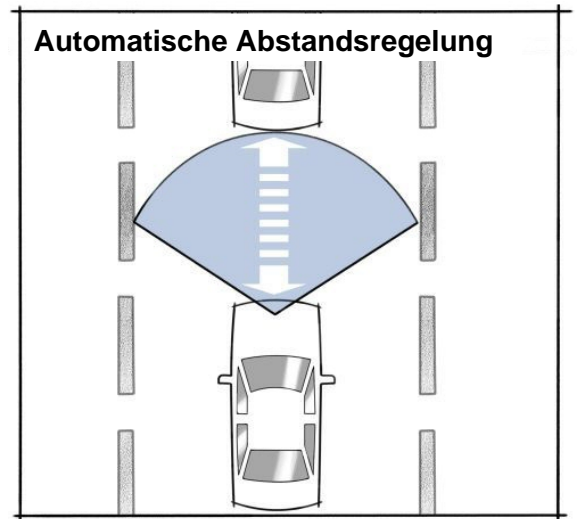
- Für drei Kindersitze ist hinten zu wenig Platz. Zudem eignet sich der Mittelsitz aufgrund der ungünstigen Anordnung der Gurtschlösser nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

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.



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.

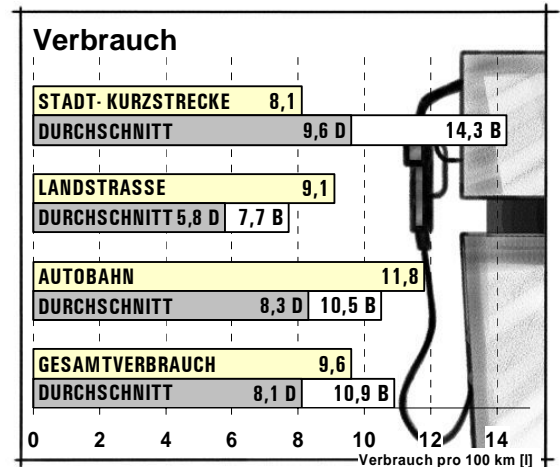


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Touareg V6 TSI Hybrid liegt bei zufriedenstellenden 9,6 l Super alle 100 km. Für ein Auto dieser Größe, mit dieser hohen Leistung und mit diesem Gewicht ist das ein gutes Ergebnis und deutlich besser als beim Vorgänger, absolut gesehen sind knapp 10 Liter pro 100 Kilometer aber dennoch recht viel. Der gemessene CO₂-Ausstoß liegt bei 221 g pro Kilometer und ergibt im EcoTest 26 Punkte. Innerorts kann die Hybrid-Technik ihre Vorteile voll ausspielen, der Verbrauch liegt hier bei nur 8,1 l/100 km. Außerorts steigt der Verbrauch dann auf 9,1 l und auf der Autobahn schließlich auf üppige 11,8 l Super pro 100 km.



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

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich, lediglich die Kohlenstoffmonoxidwerte sind allgemein etwas höher, so dass sich unterm Strich im EcoTest nur 46 von 50 möglichen Punkten ergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Hybrid-Touareg 72 Punkte erzielen und damit 4 von 5 Sterne.

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,8 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch von teurem Super nicht gerade niedrig liegt, ergibt sich hier eine schlechte Bewertung.

4,3 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 usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden.

⊕ Der 3,0 Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz und spezielles Motoröl verhindern eine bessere Benotung.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Der Touareg ist neu auf dem Markt und mit aktueller Technik ausgestattet. Beides wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus, so dass dem Geländegänger eine recht gute Wertbeständigkeit prognostiziert wird.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Die Kosten für die Anschaffung sind enorm, bei 74.500 Euro geht es los. In dieser Klasse übliche Ausstattung wie Navigationssystem oder Parksensoren kommen noch hinzu. Andererseits gibt es einige Details auch serienmäßig, darunter Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und Lederausstattung. Mit dem V6 TDI BMT ist man letztlich deutlich preiswerter und wirtschaftlicher unterwegs - einziger Vorteil für den Hybrid: die Schadstoffanteile im Abgas sind geringer.

3,7

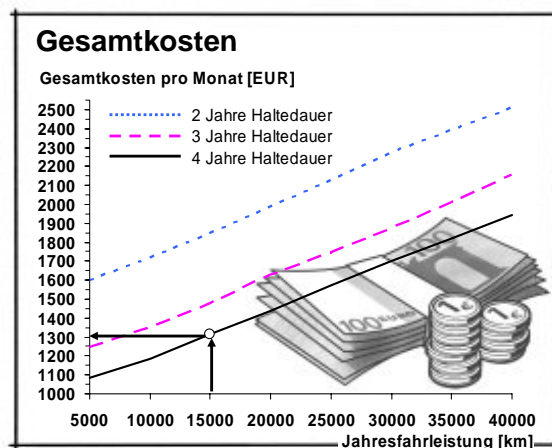
Fixkosten*

Hohe Kosten für die Versicherung einerseits und zusätzlich 206 Euro pro Jahr KFZ-Steuer machen den Touareg Hybrid auch bei den festen Kosten teuer.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

– Dieses Ergebnis ist eindeutig: der Touareg Hybrid ist ein teurer Spaß und unter Kostenaspekten gegenüber der Diesel-Variante nicht zu begründen. Zu hoch sind Betriebs- und Fixkosten sowie der absolute Wertverlust nach Euro und Cent. Damit reiht er sich innerhalb seiner Klasse ganz hinten ein.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1313 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	V6 FSI BMT	V6 TSI Hybrid	V6 TDI BMT	V6 TDI BMT	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	9,6 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]	1231	1313	1138	1168	1428
Preis [Euro]	50.550	74.500	48.750	51.350	71.750

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 Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	279 kW (380 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R18
Reifengröße (Testwagen)	255/55R18 W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 9,1/ 11,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	193g/km / 221g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4795/1940/1709 mm
Leergewicht/Zuladung	2358 kg/552 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	885 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Lichtsensord (Licht-Sicht-Paket)	405 Euro°
Abbieglicht	Serie
Totwinkelassistent (Side Assist)	590 Euro°
Standheizung	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Front Assist)	2020 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Dynamic Light Assist)	455 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Luftfederung	2610 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	740 Euro°
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	360 Euro°
Spurassistent (Lane Assist)	520 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/340 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	160 Euro°
Navigationssystem	2300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (el. Anklappbar)	870 Euro
Lackierung Metallic	855 Euro°
Panorama-Glasdach (elektrisch öffnend)	1.470 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	198 Euro
Monatliche Werkstattkosten	88 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	910 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.314 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/26/24
Grundpreis	74.500 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

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen