



VW Touareg V6 TDI BMT SCR 4MOTION Tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(193 kW / 262 PS)

Nach vier Jahren Bauzeit hat VW dem Touareg ein Facelift verpasst. Optisch muss man schon genau hinsehen, um die Frischzellenkur zu erkennen. Außer der modifizierten Front- und Heckpartie und leichten Anpassungen im Innenraum bleiben die Neuerungen im Verborgenen. So sind Xenonscheinwerfer sowie eine Multikollisionsbremse Serie und die Dieselmotoren mit umweltschonender Euro6-Abgastechnik ausgestattet. Zudem besitzt das Automatikgetriebe nun eine "Segelfunktion", die den Verbrauch senken soll. Die 262-PS-Version kann zwar mit guten Fahrleistungen punkten, doch trotz der Modifikationen am Antriebsstrang fällt der Testverbrauch mit 7,7l/100 km nur mäßig aus. Kein Wunder, schließlich müssen auch 2,3 Tonnen Leergewicht in Bewegung gehalten werden. Überzeugen kann der Touareg vor allem durch das großzügige Raumangebot. Vorn wie hinten finden große Personen bequem Platz, und selbst die Fond-Passagiere werden dank variabler Sitzverstellung mit einem guten Sitzkomfort verwöhnt. Guten Komfort bietet auch das optionale Luftfahrwerk, das sich auf Knopfdruck auch in der Höhe verstellen lässt. Zusammen mit dem Allradantrieb sollten die Offroad-Eigenschaften auch für schweres Gelände ausreichen. In der Summe eignet sich der Touareg V6 TDI perfekt als geländegängiges Transport- und Zugfahrzeug, das in der getesteten Version aber mindestens 55.625 Euro kostet. Für den Stadtverkehr ist das SUV hingegen schlicht zu groß, zu unhandlich und zu unübersichtlich. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Audi Q7, BMW X5, Mercedes ML, Porsche Cayenne.

+ solide Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (Dynamic Light Assist), großzügiges Raumangebot, hohes Sicherheitsniveau, komfortables Luftfahrwerk (optional), enorme Anhängelasten zulässig (3,5 t)

- hoher Verbrauch, schwammige Fahreigenschaften, schlecht erkennbare Fahrlichtanzeige, schlechte Stadtauglichkeit, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

4,7 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,7 Langstrecke

1,6 Transport

2,5 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Januar 2015
Text: D. Silvestro

⊕ Der VW Touareg zeigt sich insgesamt solide verarbeitet. Die Karosserieteile sind passgenau verbaut, die Schweißnähte einwandfrei versiegelt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Der Kofferraum ist durchgehend mit kratzunempfindlichen Materialien ausgekleidet. Ebenso hochwertig geht es im Innenraum zu. Die Verarbeitung gibt keinen Anlass zur Kritik und wird auch hohen Ansprüchen gerecht. Auch die verwendeten Materialien sind weitgehend solide. Neu gestaltete Bedienelemente aus Aluminium und Chromränder werben das Cockpit seit dem Facelift weiter auf. Der Unterboden ist von unten zufriedenstellend abgeschottet, wodurch auch bei Geländefahrten wenig Schmutz in den Motorraum dringen kann. Dasselbe gilt für die sehr gut abgedichteten Türausschnitte. Die Radläufe und die unteren Teile der Stoßstangen sind unlackiert und dadurch kratzunempfindlich. Leider fehlen aber wirksame Seitenleisten an den Türen. Die lackierte Kunststoffbeplankung im unteren Teil der Türe schützt bei leichten Parkremplern kaum vor Beschädigungen. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Ein im Tankstutzen integrierter Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel in den Tank füllen kann.

⊖ Trotz der weitgehend tadellosen Verarbeitung gibt es im Detail noch Verbesserungspotential. Vor allem die Bereiche, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, sind nicht aufgeschäumt. Hier ist teils Hartplastik verbaut (z.B. unter Teil des Armaturenbrettes, und Teile der Türverkleidung), das keine gute Haptik bietet und zudem kratzempfindlicher ist. Das ist zwar nicht tragisch, andere Luxus-SUV der oberen Mittelklasse wirken hier aber nochmals hochwertiger. Die Nebelscheinwerfer und die Radarsensoren des optionalen Notbremssystems sind sehr weit unten in der Frontstoßstange verbaut und dadurch vor allem bei Geländefahrten einer erhöhten Beschädigungsgefahr ausgesetzt.

Die Alltagstauglichkeit des VW Touareg V6 TDI fällt vor allem dank der hervorragenden Eignung als Zug- und Transportfahrzeug gut aus. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich nur für kurze Strecken eignet.

⊕ Dass der Touareg nicht nur als Geländewagen, sondern auch als Lastenesel konzipiert ist, sieht man an der stattlichen zulässigen Anhängelast von 3.500 kg (gebremst, ungebremst: 750 kg). Beeindruckend ist auch die zulässige Stützlast auf der Anhängerkupplung, die bei 140 kg liegt. Die maximale Zuladung beträgt gute 590 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden, leider verlangt VW aber für eine stabile Dachreling Aufpreis. Dank des riesigen Tanks mit 100 l Fassungsvermögen, lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.300 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs).

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Immerhin gibt es gegen Aufpreis ein Notrad samt Bordwerkzeug und Wagenheber (nicht im Testwagen). Mit einer Länge von rund 4,80 m und der enormen Breite von 2,21 m (inkl. Außenspiegel) ist der Touareg für die Stadt weitgehend ungeeignet.

Die Fahrzeugenden lassen sich insgesamt zufriedenstellend abschätzen. 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.

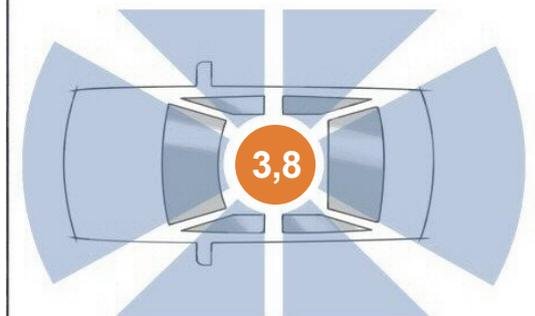
⊕ Der umliegende Verkehr lässt sich durch die erhöhte Sitzposition sehr gut überblicken. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- (Serie) und anklappbar (Aufpreis). Zudem besitzen beide Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verringert wird. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs serienmäßig automatisch ab. Gegen Aufpreis sind auch beide Außenspiegel automatisch abblendend (Licht-und-Sicht-Paket). Serienmäßig gibt es in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelichter und Tagfahrlicht. Seit dem Facelift sind serienmäßig Bi-Xenon-Scheinwerfer (25 W) verbaut, die jedoch eine verringerte Leuchtkraft besitzen, da dadurch auf die Scheinwerferreinigungsanlage verzichtet werden kann. Daher sind die im Testwagen verbauten optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer (35 W) samt Kurvenlicht, LED-Tagfahrlicht und Scheinwerferreinigungsanlage eine empfehlenswerte Zusatzausstattung, da damit eine nochmals deutlich bessere Fahrbahnausleuchtung erreicht wird. Der ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche dynamische Fernlichtassistent "Dynamic Light Assist" erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Man kann dadurch permanent mit Fernlicht fahren, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Als Extra kann eine elektronische Einparkhilfe für Front und Heck geordert werden, die zusätzlich durch eine Heckkamera (Option) unterstützt wird und Linien in Abhängigkeit des Lenkeinschlags in das rückwärtige Bild einblendet. Zudem kann man eine 360°-Rundumkamera ordern. Zusätzliche Kameras, welche an Front, Heck und in den Außenspiegeln untergebracht sind, zeigen auf dem Navigationsbildschirm ein 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. Die Scheibenwischer haben ein großes Wischfeld und sorgen für ein gutes Wischergebnis.

⊖ 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 feinen Heizdrähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen nachts bei entgegenkommendem Verkehr für störende Lichtreflexe in der Frontscheibe.

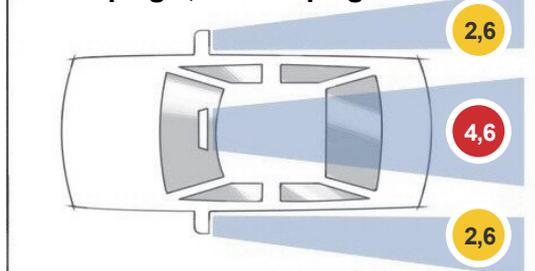


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

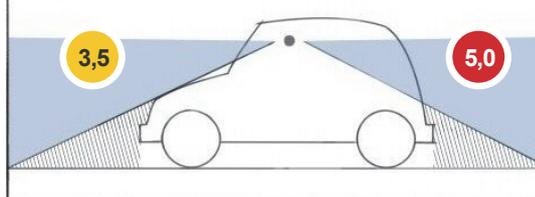
Rundumsicht



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

2,3

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, dank der großen Türausschnitte steigt man aber noch recht akzeptabel ein und aus.

+ Wählt man das optionale Licht-und-Sicht-Paket, beleuchten Spots in den Außenspiegeln den Einstiegsbereich neben dem Fahrzeug. Zudem bleiben dann beim Ent- oder Verriegeln des Fahrzeugs die Scheinwerfer eine Weile an und beleuchten das Fahrzeugvorfeld (im Testwagen vorhanden). Mit dem im Testwagen verbauten "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 über allen Türen. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und halten die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen.

- Ist die optionale Diebstahlwarnanlage an Bord, ist der Touareg mit einer Safe-Sicherung ausgestattet. Sperrt man dann das Auto ab, während sich noch Personen darin befinden, können diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt. Auf die aktivierte Safe-Sicherung wird der Fahrer beim Verlassen des Fahrzeugs im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel oder zweimaliges Antippen des Türgriffes manuell deaktiviert werden.

2,3

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraumvolumen des VW Touareg fällt recht großzügig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen lassen sich bis zu 420 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt das SUV bis zum Dach, beträgt der Stauraum 660 l - dann passen bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 825 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.575 l, wenn man das Fahrzeug dachhoch belädt.



Der Touareg bietet mit 420 l Kofferraumvolumen ausreichend Platz fürs Gepäck.

2,1

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,90 m unter der geöffneten Klappe genügend Platz. Wählt man das Easy-Open-Paket, muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch (vorausgesetzt man trägt den Schlüssel bei sich). Der zur Ladekante hin ebene Ladeboden sorgt ebenso für eine gute Zugänglichkeit des Kofferraums, wie die große Ladeöffnung und das praktische Kofferraumformat. Durch das zweckmäßige Format lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren. Der Kofferraum ist insgesamt bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet.

- Das Gepäck muss rund 74 cm weit angehoben werden, um es in den Kofferraum einzuladen. Mit luftgefedertem Fahrwerk (Aufpreis) lässt sich das Fahrzeugheck per Knopfdruck zwar um rund sieben Zentimeter absenken (von Normalstellung bis ganz unten), der Absenkprozess dauert aber sehr lange - in der Praxis wird diese Funktion daher kaum Verwendung finden. Steht das Luftfahrwerk in höchster Stufe (Geländestufe) liegt die Ladekante stolze 81 cm über der Fahrbahn. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden im vorderen Bereich leicht an.

1,8

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitze lassen sich im Touareg asymmetrisch 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 kann auch separat umgeklappt werden, wodurch eine gut nutzbare Durchladeluke für lange Gegenstände entsteht. Als Extra wird ein Gepäcksicherungssystem angeboten, das u.a. eine verschiebbare Sicherungsstrebe gegen rutschendes Gepäck enthält (nicht im Testwagen). Unter dem Kofferraumboden findet man den Tank für das AdBlue. Um den Tank herum gibt es noch kleine Ablagefächer mit insgesamt rund 20 l Volumen.
- ⊖ Ein Gepäcktrennnetz, das die Insassen im Falle einer starken Bremsung oder eines Unfalls vor nach vorn fliegenden Gegenständen schützt, muss beim Touareg separat geordert werden (Cargo-Paket). Vor allem in dieser Preisklasse sollte ein Gepäcktrennnetz Standard sein.

1,6

INNENRAUM

1,6

Bedienung

Das Cockpit des Touareg ist insgesamt ergonomisch gestaltet und dank klar gegliederter Bedienelemente und dem großen Touchscreen recht einfach zu bedienen. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man dennoch eine deutliche Eingewöhnungszeit. Das Menü des Navigationssystem RNS 850 (Aufpreis) ist zwar logisch aufgebaut, doch merkt man im Detail, dass das RNS 850 nicht mehr dem aktuellsten Stand der Technik entspricht und nicht mit den neuesten Navigationsgeräten aus dem Golf und Passat (Discovery Pro) mithalten kann. Oft reagiert das System erst leicht verzögert auf Eingabebefehle. Das Klimabedienteil der optionalen Climatronic mit Doppelklimaanlage ist tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden muss. Die Funktionen der Klimaautomatik erschließen sich aber schnell. Die angewählte Temperatur wird in einem Display angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Climate-Taste. Dann wird im Navigationsbildschirm das Klimamenu aufgerufen und es kann über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik eingestellt werden. Dort lässt sich auch von vorn die Einstellung der separaten Fond-Klimaanlage vornehmen. Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich elektrisch in Höhe und Weite einstellen (Aufpreis). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Automatikwählhebel gut positioniert. Das Zündschloss ist dagegen nicht ideal zu bedienen: Die Fernbedienung muss erst in einen Schacht gesteckt, dann aber gedreht werden. Normalerweise werden Fahrzeuge mit Schlüsselschacht durch Drücken auf die eingesteckte Fernbedienung gestartet. Alternativ lässt sich das Fahrzeug aber auch schlüssellos mittels beleuchtetem Startknopf in der Mittelkonsole starten (im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (Serie). Über das Bordmenü kann der Regensensor bei Bedarf auch deaktiviert werden. Der Lichtschalter ist recht gut erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Ein Fahrlichtsensor ist im optionalen Licht-und-Sicht-Paket enthalten.



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

Die Bedienelemente für die Nebelleuchten findet man direkt neben dem Lichtschalter. Die Instrumente sind klar gezeichnet und auch bei Dunkelheit optimal ablesbar. Alle Schalter sind auch bei Nacht gut bedienbar, da sie ideal beleuchtet sind. Seit dem Facelift sind die Schalter nun durchgehend weiß beleuchtet und damit besser erkennbar (vorher rot). Das optionale Soundsystem DYNAUDIO "Confidence" vermittelt einen hohen Hörgenuss. Ablagen gibt es sowohl vorne wie hinten mehr als ausreichend. Das beleuchtete Handschuhfach ist aber recht klein geraten. 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. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird).

– Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die Gurtschlösser sind aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole nicht ideal erreichbar.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot fällt für die vorderen Insassen sehr großzügig aus. Der Fahrersitz kann für rund 1,95 m große Personen weit genug zurück gefahren werden (Testwagen mit elektrischer Sitzeinstellung). Die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Dank der sehr großzügigen Innenbreite hat man ein gutes subjektives Raumgefühl.

1,4 Raumangebot hinten*

+ Auf der Rücksitzbank finden Personen bis zwei Meter Körpergröße bequem Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, verschiebbare Rücksitzbank ganz nach hinten gestellt). 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.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Touareg fällt zufriedenstellend aus. Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar, längs verschieb- und die Neigung der Sitzlehne einstellbar.

1,7 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem zum Facelift überarbeiteten Standard-Fahrwerk, das laut Hersteller nun spürbar mehr Komfort bieten soll, gibt es für den Touareg die im Testwagen verbaute, optionale Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung und elektronischer Dämpferregelung.

Zudem kann für das SUV auch das Fahrdynamikpaket samt adaptivem Wankausgleich geordert werden. Dieses beinhaltet ein Luftfahrwerk mit sportlicher Abstimmung und 25 mm Tieferlegung (nicht im Testwagen).

⊕ Die im Testwagen verbaute Luftfederung bietet einen guten Fahrkomfort. In Normalstellung werden kurze Fahrbahnwellen sowie kleine Unebenheiten gut abgefedert. Auch grobe Einzelhindernisse oder Querfugen beeindrucken das schwere SUV nur wenig. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie dagegen recht deutlich nach. Wankbewegungen der Karosserie und die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind angesichts des hohen Schwerpunktes noch zufriedenstellend 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

Neben den Standardsitzen gibt es für den Touareg entweder R-Line Sportsitze oder die im Testwagen verbauten Komfortsitze.

⊕ Die Komfortsitze samt elektrischer 14-Wege-Sitzeinstellung bieten einen sehr guten Sitzkomfort. Sie sind angenehm konturiert, bieten im Lendenbereich eine gute Unterstützung und verfügen über in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Lehnen sind hoch und sorgen für einen festen Halt. Die Breite der Lehnenwangen kann elektrisch eingestellt werden - somit finden Personen unterschiedlicher Statur einen sehr guten Seitenhalt, ohne dass die Seitenwangen drücken würden. Auch die Sitzfläche ist gut gestaltet, lässt sich allerdings nicht in der Länge einstellen. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch in der Höhe und Neigung eingestellt werden. Der Fahrer findet somit schnell eine angenehme Sitzposition mit guter Beinabstützung. 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.

⊖ Die im Testwagen verbauten Nappa-Ledersitze sind unperforiert, wodurch man bei warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen neigt. Perforierte Lederbezüge samt Sitzlüftung kosten Aufpreis (nicht im Testwagen) und sorgen für eine gute Atmungsaktivität.

1,0 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt sehr niedrig aus. Bei konstanter Autobahnfahrt (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 64,1 dB(A). Weder Motor- noch Fahrgeräusche dringen besonders stark in den Innenraum. Der V6 Dieselmotor ist nur unter Last mit sonorem Klang im Innenraum wahrnehmbar. Auch Windgeräusche sind gut gedämmt. Mit verantwortlich dafür sind die im Testwagen verbauten geräuschabsorbierenden Seitenscheiben aus Verbundsicherheitsglas (Aufpreis).

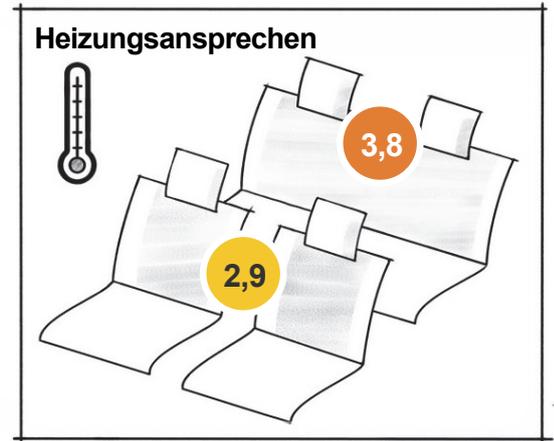
2,1 Klimatisierung

Der VW Touareg ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute "Climatronic" mit Doppelklimaanlage und Vier-Zonen-Regelung. Die Heizleistung, die der Touareg V6 TDI damit erzielen kann, ist insgesamt zufriedenstellend.

Vorn wird die Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Die Fußbereiche werden dabei deutlich schneller warm, was für ein erhöhtes Behaglichkeitsempfinden sorgt. Hinten dauert es dagegen in allen Bereichen recht lange, bis es angenehm warm wird.

⊕ Fahrer und Beifahrer können getrennt die Temperatur einstellen, die Gebläseintensität und die Luftverteilung sind dagegen nur gemeinsam und in vorgegebenen Stufen einstellbar. Es besteht die Möglichkeit, im "Climate"-Menü drei Automatikprogramme zu wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Durch einen indirekten Belüftungsmodus arbeitet die Klimaautomatik weitgehend zugfrei. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Touareg Serie.

⊖ Im Fond lassen sich Seitenscheiben nur zur Hälfte öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Trotz der 2,3 t Leergewicht hat der 262 PS starke Dieselmotor mit dem Touareg leichtes Spiel. Die Fahrleistungen fallen tadellos aus. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen bei Kickdown nur 4,2 s. Auch bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der V6 TDI mit dem SUV nicht überfordert. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h.

1,5 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder Dieselmotor ist sehr gut vom Innenraum abgeschottet und überzeugt mit einer sehr guten Laufkultur. Der Motor läuft im typischen Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Nur bei hohen Drehzahlen sind leichte Vibrationen spürbar. Insgesamt gibt es aber kaum Anlass zur Kritik.

1,7 Schaltung

⊕ Die serienmäßige Achtgang-Automatik überzeugt mit einer harmonischen und sinnvollen Schaltstrategie. Manuelle Eingriffe sind damit eigentlich nicht nötig. Trotzdem kann der Fahrer alternativ zum Automatik-Betrieb die Gänge auch manuell per Lenkradpaddel schalten. Ganz ruckfrei kann die Automatik ihre Gänge aber nicht immer sortieren. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors. Beim Kick-Down-Betrieb dürfte das Getriebe aber agiler ansprechen. Neu ist die Segelfunktion des Automatikgetriebes. Dabei wird bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h im Schubetrieb (also wenn der Fahrer vom Gas geht) ein Freilauf aktiviert, der den Motor vom Getriebe abkoppelt. Dadurch werden die Fahrwiderstände verringert und das Fahrzeug rollt länger, was dem Verbrauch zugute kommt. Dem Fahrer wird auch im Automatik-Modus der aktuelle Gang angezeigt. Die Bedienung des Automatik-Wählhebels ist sinnig und weitgehend problemlos. Beim Einlegen des Rückwärtsganges dauert es kurz, bis die Fahrstufe tatsächlich eingelegt wird.

Beim Anfahren an einer Steigung unterstützt eine Berganfahrhilfe den Fahrer, indem das Fahrzeug beim Anfahren am Zurückrollen gehindert wird. Die Auto-Hold Funktion aktiviert im Stillstand automatisch die Bremse, wodurch der Fahrer seinen Fuß von der Bremse nehmen kann.

⊖ Das Start-Stopp-System arbeitet effizient aber insgesamt etwas nervös. Während das Fahrzeug noch leicht rollt, geht der Motor schon aus, geht man dann nur ganz leicht von der Bremse, springt er wieder an und bleibt dann auch erstmal an. Im Stadtverkehr mit viel Stop-and-Go kann das auf Dauer als nervend empfunden werden.

1,5 Getriebeabstufung

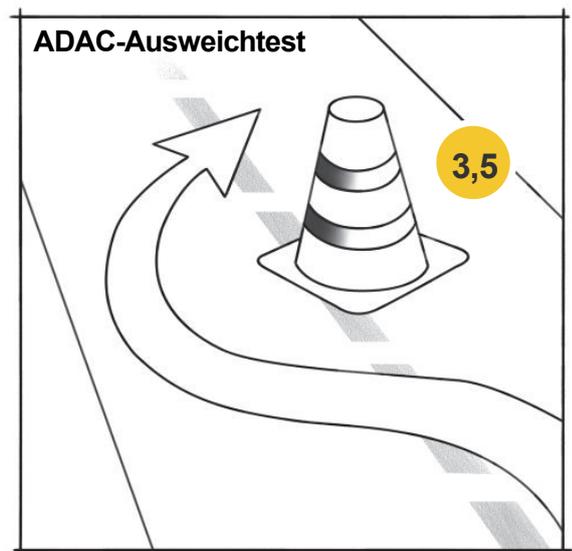
⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung ist recht lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.200 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des VW Touareg ist allenfalls zufriedenstellend. Steuert man einen plötzlichen Lenkimpuls ein, reagiert das große SUV behäbig und pendelt dann deutlich nach. Das ist nicht unsicher, fühlt sich aber wenig souverän an. Auch bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen ist das Fahrverhalten zufriedenstellend. Es sind deutliche Aufbaubewegungen vorhanden und die hohe Karosserie zeigt sich Seitenwindempfindlich. Beim ADAC Ausweichtest erhält der Touareg geradeso eine befriedigende Beurteilung. Das Fahrzeug spricht leicht verzögert auf den ersten Lenkbefehl an, beim Gegenlenken sorgen die 2,3 t Leergewicht dann für enormes Untersteuern. Trotz hektischer ESP-Eingriffe rutscht der Touareg unkontrollierbar über die Vorderräder und ist somit kaum noch lenkbar. Es besteht aber weder Schleuder- noch Kippgefahr. Auch die maximal mögliche Durchfahrgeschwindigkeit liegt entsprechend niedrig. Bei schneller Kurvenfahrt neigt sich die Karosserie stark und es sind keine zu hohen Kurvengeschwindigkeiten möglich. Das Fahrzeug untersteuert früh und das ESP muss unterstützend eingreifen. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

⊕ Der Touareg ist serienmäßig mit dem 4MOTION Allradantrieb ausgestattet. Das selbstsperrende Torsen-Verteilergetriebe sowie die elektronische Differentialsperre sorgen für eine gute Traktion auf jedem Untergrund und eine gute Geländetauglichkeit. Optional kann man das Geländepaket "Terrain Tech" ordern. Dann wird die Geländetauglichkeit dank sperrbarem Zentraldifferential mit elektrisch geregelter Lamellensperre und einer zuschaltbaren Untersetzung nochmals deutlich erhöht (nicht im Testwagen).



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.

2,4 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln zwar leicht verzögert an, bietet aber dennoch um die Nulllage eine recht gute Rückmeldung. Ähnlich verhält es sich auch bei größeren Lenkwinkeln. Erst spricht die Lenkung verzögert an, da es dauert, bis sich die Karosserie anlegt und Seitenführungskräfte aufgebaut werden, dann erhält der Fahrer aber eine recht gute Rückmeldung. Die Lenkpräzision und Zielgenauigkeit der Lenkung gehen in Ordnung. Die Lenkübersetzung ist zufriedenstellend direkt ausgelegt. Um das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts zu drehen, sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand um das Lenkrad im Stand zu drehen, fällt gering aus.

⊕ Überzeugen kann der Wendekreis des Touareg. Für ein so großes SUV in der oberen Mittelklasse geht ein Wendekreis von 11,7 m vollkommen in Ordnung.

1,7 Bremse

Die Bremse spricht gut an, lässt sich aber aufgrund des weichen Pedalgefühls nur zufriedenstellend dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve untersteuert das Fahrzeug recht stark.

⊕ Der Bremsweg des Touareg fällt gering aus. Durchschnittlich benötigt das SUV bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 34,9 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Continental CrossContact 109W in der Größe 255/55 R18).

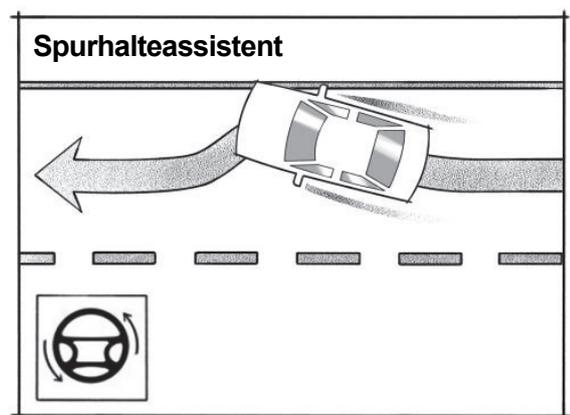
1,6 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrucke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument anzeigt. Im Touareg findet man serienmäßig Xenonscheinwerfer und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) an Bord. Gegen Aufpreis gibt es erweiterte Xenonscheinwerfer inklusive dynamischem Kurvenlicht und LED-Tagfahrlicht. Dann kann man zusätzlich auch einen dynamischen Fernlichtassistenten ordern. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Reaktionsschnelle und vom nachfolgenden Verkehr besser erkennbare LED-Rückleuchten sind gegen weiteren Aufpreis erhältlich. Eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt, ist Serie. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist optional erhältlich. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung.

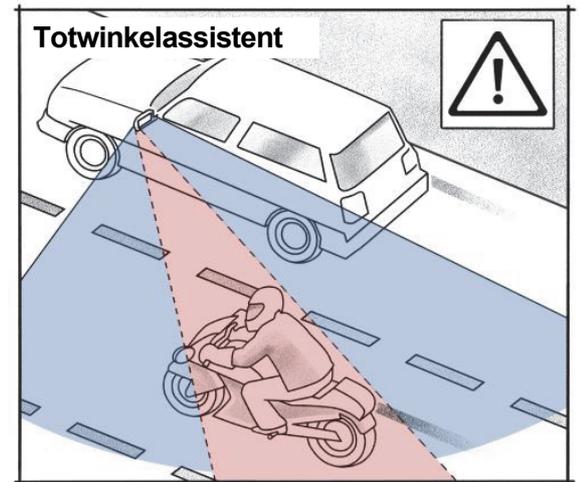


Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

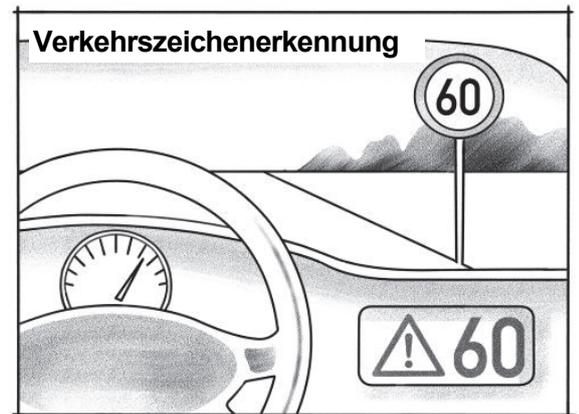


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung (im Fahrerassistenzpaket enthalten), werden dem Fahrer über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschildern mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Setzt der Fahrer den Blinker, erhält er eine gut sichtbare Warnung. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Rückleuchten in den Türverkleidungen sorgen dafür, dass der nachfolgende Verkehr bei Nacht auf geöffnete Türen aufmerksam gemacht wird.



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.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einer 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 knapp 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 die Türen leichter öffnen. Der Touareg ist seit dem Facelift serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem (im Front Assist enthalten). Bei einer sehr starken Bremsung, bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten.

1,5 Kindersicherheit

⊕ Die beiden äußeren Rücksitze sind mit Isofix-Befestigungen und Ankerhaken ausgestattet. Die Isofix-Haken sind jedoch nur ideal zugänglich, wenn man entsprechende Einsteckhilfen verwendet. Für den Mittelsitz hinten gibt es zwar kein Isofix, immerhin findet man dort aber einen Ankerhaken vor. Das Ansurten hinten auf den Außensitzen gestaltet sich dank fest installierter Schlösser und der guten Zugänglichkeit sehr einfach. Es können Kindersitze aller Altersklassen problemlos montiert werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Auch hier lassen sich Kindersitze einfach befestigen. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Fondtüren sowie die elektrischen Fensterheber hinten können vom Fahrerplatz aus links und rechts separat gesperrt werden. Dann können Kinder weder die Türen noch die Fenster öffnen. Bei Bedarf kann dies der Fahrer auf Knopfdruck auch wieder deaktivieren.

⊖ 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 im Fond nicht verwechslungssicher.

3,5 Fußgängerschutz

Aufgrund der bulligen Front sollte das Verletzungsrisiko für Fußgänger leicht erhöht sein. Ein Crashtestergebnis zum Fußgängerschutz liegt aber nicht vor.

2,8 UMWELT/ECOTEST

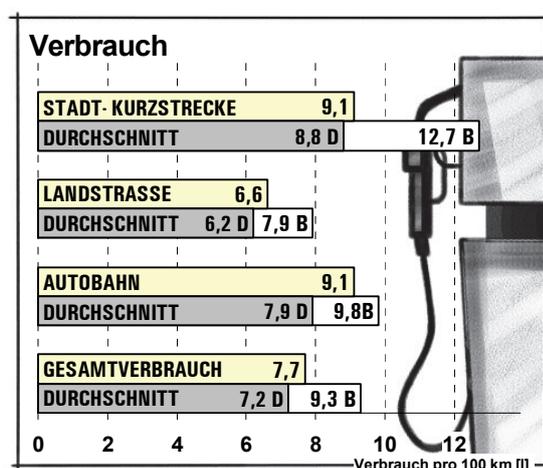
4,3 Verbrauch/CO₂*

⊖ Der Verbrauch des VW Touareg V6 TDI fällt hoch aus. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,7 l/100 km. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 247 g/km erreicht das große SUV nur magere 17 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der Verbrauch innerorts liegt bei 9,1 l, außerorts sind es 6,6 l und auf der Autobahn ebenfalls 9,1 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

Insgesamt erreicht das große SUV trotz der guten Schadstoffwerte aufgrund des hohen Verbrauchs nur 65 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest.

⊕ Der VW Touareg V6 TDI erfüllt die Abgasnorm Euro6 und kann dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) im Schadstoffkapitel des EcoTest ein sehr gutes 48 Punkte Ergebnis einfahren.



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

3,9

AUTOKOSTEN

3,2

Betriebskosten*

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

3,3

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.

+ 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.

2,9

Wertstabilität*

Die Beliebtheit großer SUV ist nach wie vor ungebrochen. Der Touareg bietet eine gute Geländetauglichkeit und überzeugt mit moderner Motoren- sowie Sicherheitstechnik. Das alles wirkt sich positiv auf die Restwertentwicklung aus. In der Summe liegt der prozentuale Wertverlust daher im zufriedenstellenden Bereich.

5,1

Kosten für Anschaffung*

- Mit einem Grundpreis von 55.625 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. Empfehlenswert sind vor allem das Fahrerassistenz-Paket sowie das Luftfahrwerk, das die Geländetauglichkeit dank verstellbarer Bodenfreiheit weiter erhöht und gleichzeitig den Komfort verbessert.

4,2

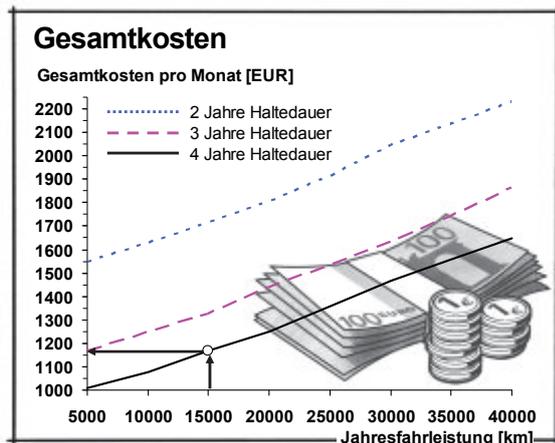
Fixkosten*

- Die jährliche KFZ-Steuer beträgt hohe 443 Euro. Zudem liegen die Versicherungsklassen durchweg ungünstig und sorgen insgesamt für hohe Fixkosten (KH: 22; TK: 28; VK: 24).

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen vor allem aufgrund des hohen Anschaffungspreises und der teuren Fixkosten hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1167 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	V6 TSI Hybrid 4MOTION Tiptronic	V6 TDI BMT SCR 4MOTION Tiptronic	V6 TDI BMT SCR 4MOTION Tiptronic	V8 TDI 4MOTION Tiptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2967	6/2967	8/4134
Leistung [kW (PS)]	279 (380)	150 (204)	193 (262)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	580/3000	450/1250	580/1750	800/1750
0-100 km/h[s]	6,5	8,7	7,3	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	206	225	242
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,2 S	6,6 D	6,6 D	9,1 D
CO2 [g/km]	193	173	174	239
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/26/24	22/24/28	22/24/28	22/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	256	441	443	687
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1430	1125	1167	1482
Preis [Euro]	77.525	52.125	55.625	74.725

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	193 kW (262 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	580 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	255/55R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,1/6,6/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	174 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	247 g/km
Innengeräusch 130km/h	64,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4801/1940/1709 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2215 mm
Leergewicht/Zuladung	2290 kg/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	100 l
Reichweite	1295 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	84 Euro
Monatliche Fixkosten	156 Euro
Monatlicher Wertverlust	803 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.167 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/24/28
Grundpreis	55.625 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	2.225 Euro ^o
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	475 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. LED-Tagfahrlicht)	885 Euro ^o
Lichtsensor (Licht-und-Sicht-Paket)	505 Euro ^o
Luftfederung	2.700 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (vorn + hinten)	780 Euro ^o
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	510 Euro ^o
Spurassistent	540 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	615 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung (FAS-Paket)	3.545 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten (inkl. Knieairbag Fahrer)	465 Euro ^o
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.345 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	910 Euro
Lackierung Metallic	900 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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