



VW Touran 1.4 TSI BMT Comfortline

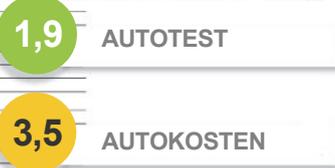
Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die zweite Generation des VW Touran ist seit Ende 2015 erhältlich. Der beliebte Familienvan bietet eine Menge Platz für Passagiere und Gepäck, zeigt sich mit seinen 4,53 m Länge aber trotzdem nicht völlig untauglich für die Stadt. Durch die übersichtliche Karosserieform und die leicht erhöhte Sitzposition fühlt man sich auch im engen innerstädtischen Verkehr nicht überfordert. Wer oft im Kurzstreckenbetrieb unterwegs ist, ist mit dem entspannt zu fahrenden 1.4 TSI Benziner gut beraten. Der Verbrauch liegt zwar nicht besonders niedrig (6,5 l/100 km), doch fallen vor allem die Fixkosten (Steuer und Versicherung) günstig aus. Wer öfter längere Strecken fährt, sollte aber auf jeden Fall auf eine Dieselvariante zurückgreifen. Zu den Stärken des Touran zählt vor allem der großzügige und variable Innenraum. Die drei Einzelsitze im Fond sind separat längsverschiebbar, die Lehnenneigung ist justierbar und sie lassen sich bei Bedarf einzeln versenken. Kindersitze können auf den Einzelsitzen im Fond einfach montiert werden - bei Bedarf passen sogar drei nebeneinander. Eine dritte Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen ist zudem erhältlich. Punkten kann der Touran auch bei der Sicherheitsausstattung. Neben dem vorausschauenden Notbremssystem Front Assist (Serie ab Comfortline) gibt es eine ganze Reihe an weiteren Assistenzsystemen, die vom Anhängerassistenten Trailer-Assist über einen Spurhalteassistenten bis hin zum Totwinkelwarner reichen. In der Summe ist der Touran ein durchweg gelungener Familienvan, der viel Platz, ein hohes Sicherheitsniveau und gute Komforteigenschaften aufweist. Ein echter Wermutstropfen ist da nur der Preis, der in der getesteten Version bereits bei 28.500 Euro liegt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 2er Gran Tourer, Citroen Grand C4 Picasso, Ford Grand C-Max, Opel Zafira, Renault Grand Scénic.

- +** großzügiger und variabler Innenraum, Rückbank für drei Kindersitze geeignet, bequeme Sitzposition, kräftiger und laufruhiger Motor, gutes LED-Lichtsystem (optional)
- erhöhter Verbrauch, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Mai 2016
Text: D. Silvestro

+ Der neue VW Touran kann mit einer guten Karosserieverarbeitung punkten. Die Anbauteile sind sauber eingepasst, die Schweißnähte zeigen sich ordentlich versiegelt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet, nur der Ladekantenschutz besteht aus hartem Kunststoff. Die Türausschnitte sind vollständig nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum - Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, fehlen aber. Der Innenraum zeigt sich ebenfalls hochwertig verarbeitet, die Armaturen sitzen passgenau. Blenden in Klavierlackoptik sowie Chrom- und Aluminiumeinfassungen werten den Innenraum auf. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen vorn sind geschäumt und besitzen eine angenehme Haptik. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Am Unterboden finden sich aerodynamische Optimierungen, die sowohl die Geräuschemissionen als auch den Kraftstoffverbrauch senken.

- Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, sind hart und kratzempfindlich. So beispielsweise die unteren Bereiche der Türverkleidungen vorn und der untere Teil des Armaturenbrettes. Die Verkleidungen der Fondtüren sind vollkommen ungeschäumt. Während beim Vorgänger die A-Säulen noch mit Stoff verkleidet waren, gibt es beim neuen Touran nur noch Kunststoffblenden. Das bringt zwar keinen Nachteil mit sich, wirkt aber nicht so hochwertig. Sowohl an den Fahrzeugflanken als auch an den Stoßfängern fehlen Kunststoffleisten, die bei leichten Parkremplern den Lack vor Beschädigungen schützen. Die Tankklappe ist zwar in die Zentralverriegelung einbezogen, beim Benziner fehlt aber eine Sperrklappe im Tankstutzen, die eine versehentliche Fehlbetankung verhindert.

+ Der Touran bietet serienmäßig fünf vollwertige Sitzplätze (zweite Sitzreihe mit drei Einzelsitzen). Optional kann zudem eine voll versenkbare dritte Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen geordert werden (nicht im Testwagen). Mit der getesteten Benziner-Motorisierung sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 890 km möglich (58 Liter Kraftstofftank). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden - beim Vorgänger waren es noch 100 kg. Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt bei 555 kg. Auch als Zugwagen ist der Touran geeignet. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.800 kg gezogen werden - es sollte aber beachtet werden, dass dies nur bis zu einer Steigung von 8% zulässig ist. Fährt man auf Straßen mit Steigungen von bis zu 12%, sinkt die zulässige Anhängelast auf 1.500 kg. Ungebremste Anhänger dürfen bis zu 720 kg schwer sein. Die zulässige Stützlast beträgt 80 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren Rädern (z.B. E-Bikes) montieren.

- Ab Werk ist der Touran nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Optional sind Mobilitätsreifen erhältlich, die sich bei einem eingefahrenen Nagel oder Ähnlichem selbstständig abdichten und eine Weiterfahrt ermöglichen. Ebenfalls gegen Aufpreis kann man ein Notrad ordern (nicht im Testwagen). Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber zum Wechseln der Räder im Fahrzeug vor.

2,3 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Van gut ab. Das hintere Karosserieende ist dank der steilen Heckpartie gut einsehbar. Die Front kann ordentlich abgeschätzt werden, auch wenn die vordere Motorhaubenkante nicht ideal einsehbar ist. Angenehm ist die erhöhte Sitzposition, da so der Verkehr gut überblickt werden kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Touran akzeptabel ab. Alle Dachsäulen fallen recht breit aus, besonders eingeschränkt wird der Blick allerdings nach schräg hinten. Auch die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen schränken das Sichtfeld nach hinten ein. Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs.

⊕ Dank der flachen Motorhaube können niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck. Optional gibt es eine Heckkamera, die allerdings nur in Verbindung mit dem Radio Composition Media oder einem Navigationssystem erhältlich ist (im Testwagen). Während die Heckkamera beispielsweise im VW Golf im Markenemblem integriert und damit vor Wittereinflüssen geschützt ist, liegt sie beim Touran frei und kann dadurch verschmutzen. Immerhin gibt es eine kleine Spritzdüse zur Reinigung der Rückfahrkamera. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Parklenkassistent erhältlich, der das Fahrzeug selbsttätig in Längs- und Querlücken lenkt - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit steuern (im Fahrzeug). Für den Touran ist nun auch der Trailer-Assist erhältlich. Damit wird das Rückwärtsrangieren mit einem Anhänger deutlich erleichtert. Der Spiegeleinsteller dient als Joystick, um die gewünschte Fahrtrichtung anzuzeigen. Das Fahrzeug berechnet dann automatisch den Fahrweg und lenkt selbstständig in die entsprechende Richtung, man muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert insgesamt sehr gut, und stellt besonders für Fahrer, die selten mit Anhängern rückwärts rangieren, eine große Hilfe dar. Ordert man das Spiegel-Paket, blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig und besitzen einen guten Wirkbereich - nur rechts oben bleibt ein Bereich unberührt. Neben den serienmäßigen Halogenscheinwerfern gibt es für den Touran helle LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht. Die Scheinwerfer sorgen in Verbindung mit der leicht erhöhten Einbauposition für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Die Lichtfarbe ist dem Tageslicht nachempfunden und äußerst angenehm. Nebelscheinwerfer samt statischem Abbiegelicht gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen). Gegen Aufpreis gibt es das empfehlenswerte Active Lighting System (im Testwagen). Es beinhaltet u.a. eine Kurvenlichtfunktion sowie eine dynamische Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist).



Besonders nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der nicht voll versenkbaren Fondkopfstützen und relativ breiter Dachsäulen erheblich eingeschränkt.



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.

Dieser erkennt vorausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge und blendet nur die Bereiche des Fernlichts ab, die den anderen Verkehr blenden würden. Dadurch wird eine weitgehend optimale Fahrbahnausleuchtung garantiert. Das Lichtsystem funktioniert in der Praxis hervorragend und stellt eine deutliche Sichtverbesserung dar.

➖ Der kleine Innenspiegel bietet nur ein mäßiges Sichtfeld nach hinten. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnabereich schlecht einsehen.

2,3

Ein-/Ausstieg

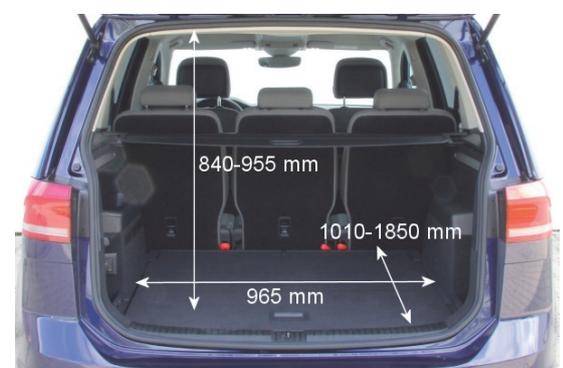
➕ Der Touran ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung mit großen Tasten ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist das schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access" erhältlich (nicht im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Ent- und Verriegeln in der Tasche bleiben, es reicht, wenn man die Türgriffe vorn oder den Taster an der Heckklappe berührt. Die Türfeststeller sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben vorn wie hinten drei Rastungen, und die Türen bleiben zwischen der ersten und zweiten Position aufgrund von Reibung bei ebener Fahrbahn in jeder Position geöffnet - was das Ein-/Aussteigen etwas erleichtert. Die Fondtüren sind insgesamt aber recht lang, da bieten Schiebetüren in engen Parklücken echte Vorteile. Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe über der Fahrbahn, der Abstand zwischen Schwelleraußen- und Sitzaußenkante ist aber sehr groß, wodurch ein großer Schritt zum Ein-/Aussteigen nötig ist. Die Sitze liegen in optimaler Höhe und die Türausschnitte fallen groß aus. In den Fond gelangt man dank ebenfalls großer Türausschnitte bequem, aber nicht perfekt. An den Seiten der Rückbank ist je eine Kunststoffabdeckung angebracht, die die Schienen der Längsverstellung verdeckt. Da das Sitzpolster recht weich ist, setzt man sich beim Ein-/Aussteigen auf die Oberkante der Abdeckung, was unbequem ist. Beim Aussteigen helfen Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen. Im Umfang des Spiegel-Pakets sind die Leaving home- und die Coming home-Funktionen enthalten, dann wird das Fahrzeugumfeld (inkl. Spots in den Außenspiegeln) nach dem Ent- und Verriegeln noch eine gewisse Zeit beleuchtet.

➖ Wählt man die optionale Diebstahlwarnanlage (im Testwagen), ist eine Safe-Sicherung verbaut. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da sich die Zentralverriegelung dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (Safe-Verriegelung kann durch zweimaliges Absperren aufgehoben werden). Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

0,6

Kofferraum-Volumen*

➕ Der Kofferraum des neuen Touran fällt sehr großzügig aus. Befindet sich der variable Kofferraumboden in unterer und die Rücksitzbank in hinterster Position, finden bis zur Kofferraumabdeckung gemessen 485 l Platz. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es 795 l. Dann lassen sich bis zu 16 Getränkekisten im Kofferraum stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, können bis zur Fensterunterkante 1.025 l verstaut werden. Das dachhohe Volumen liegt dann bei 1.865 l.



Mit 485 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Touran geringfügig größer als beim Vorgänger.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich ohne zu großen Kraftaufwand öffnen und schließen. Optional ist eine elektrische Heckklappenbetätigung erhältlich, die jedoch nicht im Testwagen verbaut war. Die Klappe öffnet weit und bietet Personen bis knapp 1,90 m darunter genügend Platz. Wählt man das Easy-Open-Paket (nicht im Testwagen), muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Dass das Fahrzeug den Öffnungswunsch erkannt hat, wird durch kurzes Aufleuchten der Bremslichter signalisiert - dann kann man einen Schritt auf die Seite gehen und steht somit nicht im Weg. Dank der niedrigen Ladekante, die nur knapp 63 cm über der Fahrbahn liegt und dem zur Ladekante hin fast ebenen Ladeboden (variabler Ladeboden in oberer Stellung), lässt sich der Touran sehr einfach beladen. Die Ladeöffnung ist hoch und breit. Durch das zweckmäßige Kofferraumformat lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren. Nach dem Umlegen der Lehnen entsteht ein ebener Ladeboden.
- ⊖ Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Diese kann aber immerhin ausgeclipst und als Taschenlampe genutzt werden.

1,8

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die drei Einzelsitze der Rückbank lassen sich individuell verschieben, in der Lehnenneigung einstellen und einzeln umklappen. Dann ergibt sich eine ebene Ladefläche, wenn der variable Kofferraumboden in oberer Position eingelegt ist. Der Klappmechanismus funktioniert einfach mittels Zugbändern. Benötigt man noch mehr Stauraum, kann man die Beifahrersitzlehne vollständig vorklappen - dann lassen sich Gegenstände bis 2,65 m einladen (Serie). Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es links und rechts in der Seitenverkleidung je ein kleines Fach und mehrere unter dem Kofferraumboden. Darüber hinaus gibt es ein auf Schienen in den Seitenverkleidungen fixierbares Netz. Im Kofferraum befinden sich zudem serienmäßig eine 12 V und optional eine 230 V Steckdose. Gegen Aufpreis ist ein Trennnetz zwischen Koffer- und Passagierraum erhältlich (nicht im Testwagen).
- ⊖ Der Fondmittelgurt ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

1,5

INNENRAUM

1,7

Bedienung

Der neue Touran glänzt mit einem ergonomisch und übersichtlich gestalteten Cockpit. Die meisten Bedienelemente liegen in guter Reichweite und im Sichtfeld des Fahrers. Dennoch ist eine gewisse Eingewöhnung notwendig, da es viele Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten gibt. Einige Funktionen lassen sich mittels Lenkradtasten im Multifunktionsdisplay (Kombiinstrument) und andere mittels Touchscreen mit Annäherungssensor im Hauptmenü einstellen. Ordert man das optionale Navigationssystem, die Fahrprofilauswahl sowie weitere Assistenzsysteme steigt die Anzahl der Individualisierungsmöglichkeiten deutlich an.



Der Innenraum präsentiert sich nur auf den ersten Blick ansprechender als noch beim ersten Touran. Im Detail wirken die verwendeten Materialien aber in verschiedenen Bereichen nicht sehr hochwertig. Der guten Funktionalität tut dies aber keinen Abbruch.

Das Klimaanlagebedienteil ist leicht schräg und somit zum Fahrer hin geneigt, sitzt aber recht tief, wodurch man den Blick zum Einstellen weit von der Fahrbahn abwenden muss. Es ist aber übersichtlich gestaltet, wodurch sich die Funktionen schnell erschließen. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit deaktiviert.

⊕ Das Lenkrad ist manuell über einen großen Bereich in Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte insgesamt aber etwas höher sein. Die Scheibenwischer sind optional sensorgesteuert, die Intensität ist einstellbar - der Sensor kann im Menü auch vollständig deaktiviert werden. Der Lichtschalter ist gut erreichbar links vom Lenkrad im Armaturenbrett angebracht. Die Nebelleuchten werden durch Herausziehen des Lichtschalters aktiviert - der Status der Nebelschlussleuchte im Kombiinstrument angezeigt. Auf Wunsch werden Abblend- und Fernlicht automatisch aktiviert (beides optional). Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird der Fahrer im Multifunktionsdisplay informiert. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das optional erhältliche Navigationssystem Discover Pro ist mit einer riesigen Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Das Audiosystem kann ebenfalls am Touch-Bildschirm oder mittels Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher haben einen guten Klang. Optional ist die elektronische Sprachverstärkung inklusive Sprachbedienung erhältlich. Dann werden die Stimmen der ersten Sitzreihe durch die Lautsprecher verstärkt, wodurch sie besser in der zweiten (und dritten) Reihe zu verstehen sind. Am Lenkrad finden sich Tasten für die automatische Abstandsregelung (ACC) und den Geschwindigkeitsbegrenzer - die eingestellte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen und auf Wunsch anklappen (Spiegelpaket; im Testwagen). Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen und die Ambientebeleuchtung (Serie beim Highline) sorgen für eine gute Innenraumausleuchtung. Ablagen sind vorn wie hinten in ausreichender Anzahl vorhanden. Vorn gibt es große Türfächer, Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte, Schubfächer unter den Vordersitzen, ein Schwenkfach am Himmel und ein kleines Fach links neben dem Lenkrad. Im Fond findet man kleine Lehnentaschen und hochklappbare Tischchen an den Vordersitzlehnen, Türfächer und ebenfalls ein Schwenkfach am Himmel vor.

⊖ Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht ideal bedienbar und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, wenn man diese während der Fahrt bedienen möchte. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen.

1,0 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp über zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde noch weitaus größere Personen zulassen (2,20 m). Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das subjektive Raumgefühl ist sehr angenehm, wenn auch die Mittelkonsole etwas schmaler sein dürfte.

1,8 Raumangebot hinten*



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig bemessen. Insassen bis 1,90 m haben genügend Kopffreiheit. Die Beinfreiheit würde für 2,00 m große Passagiere ausreichen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, Rückbank ganz hinten). Die Innenbreite fällt üppig aus, drei Personen finden auf den Einzelsitzen bequem Platz. Um die drei Einzelsitze unterzubringen, sind die zwei äußeren Sitze weit nach außen gerückt und befinden sich nahe an den Türen, was die Ellbogenfreiheit begrenzt, auch wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der VW Touran überzeugt mit einer guten Innenraum-Variabilität. Serienmäßig sind drei Einzelsitze im Fond verbaut, die sich unabhängig voneinander längs verschieben lassen. Darüber hinaus kann die Lehnenneigung einzeln eingestellt werden. Optional ist eine dritte Sitzreihe mit zwei Notsitzen erhältlich (nicht im Testwagen).

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

Neben dem Standardfahrwerk kann man zwischen einem um 15 mm tiefer gelegten Sportfahrwerk, einem Schlechtwegefahrwerk mit rund 15 mm mehr Bodenfreiheit oder dem im Testwagen verbauten adaptiven Fahrwerk DCC wählen. Zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gibt es drei Kennlinien (Comfort, Normal, Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Generell eignet sich der Comfort-Modus gut für niedrige Geschwindigkeiten, da dann grobe Unebenheiten und Einzelhindernisse besser absorbiert werden, die Karosserie im Gegenzug aber auch zum Nachschwingen tendiert. Der Sport-Modus empfiehlt sich für höhere Geschwindigkeiten, da dann die Aufbaubewegungen deutlich geringer ausfallen und das Fahrzeug satter auf der Straße liegt, allerdings dringen dann Querfugen und Einzelhindernisse deutlicher zu den Insassen durch.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen bringen den Touran nicht aus der Ruhe. Die Federwege sind dann zwar etwas größer, der Van schwingt aber nicht nach. Karosserienicken beim Beschleunigen und Bremsen tritt nur wenig auf. Seitenneigungen halten sich bei einem Lenkimpuls oder in schnell durchfahrenen Kurven für einen Van in Grenzen. Einzelne kurze Bodenwellen dringen etwas stärker, aber nicht unangenehm, zu den Insassen durch. Eine Stuckerneigung ist auch bei regelmäßiger Anregung nicht erkennbar. Einzelhindernisse sowie Querfugen werden ordentlich geschluckt, auch wenn gröbere etwas deutlicher durchgereicht werden. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut.

2,2 Sitze

Der Touran Comfortline ist serienmäßig mit Komfortsitzen vorn ausgestattet. Gegen Aufpreis sind ergoActiv-Sitze für den Fahrer oder für Fahrer und Beifahrer (Entfall der Lehnenklappmöglichkeit) erhältlich (nicht im Testwagen). Dann lassen sich die Sitze u.a. auch in der Neigung einstellen, die Sitzfläche ist verlängerbar und die Sitze verfügen über eine Massagefunktion.

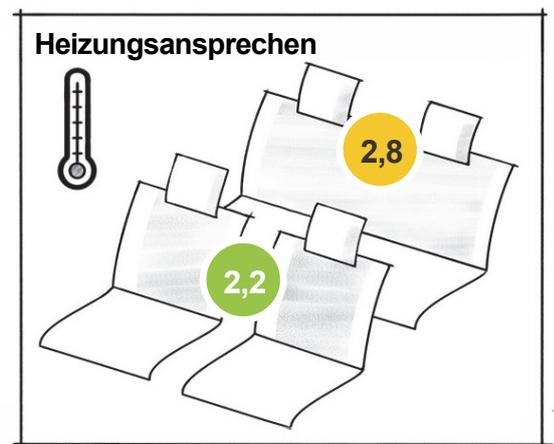
+ Beide Vordersitze sind in der Höhe einstellbar und verfügen über in der Intensität einstellbare Lordosenstützen. Die Sitze sind insgesamt körpergerecht gestaltet, wenn auch die hohen Lehnen im Schulterbereich etwas breiter sein könnten. Durch die starke Verjüngung im oberen Bereich können die Wangen an den Schulterblättern etwas drücken. Die Flächen bieten eine ordentliche Konturierung, der Seitenhalt geht in Ordnung. Die drei Einzelsitze im Fond zeigen sich zufriedenstellend konturiert, man nimmt eine recht angenehme Sitzposition ein. Die Atmungsaktivität der Stoffsitzebezüge geht in Ordnung.

1,9 Innengeräusch

+ Das Innenraumgeräuschniveau fällt angenehm niedrig aus. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 67,1 dB(A). Abroll- und Fahrgeräusche fallen kaum auf. Bei Überlandgeschwindigkeiten werden Windgeräusche wenig wahrgenommen. Sie sind auch bei höheren Geschwindigkeiten unaufdringlich, nehmen dann aber deutlich zu. Der Benzinmotor ist sehr gut vom Innenraum entkoppelt und bei normalem Betrieb so gut wie nicht präsent. Nur wenn man ihn fordert und mit hohen Drehzahlen fährt, dringt er akustisch etwas stärker aber nie unangenehm zu den Insassen durch.

1,7 Klimatisierung

+ Im ADAC Heizungstest überzeugt der Touran 1.4 TSI mit einem guten Ergebnis. Vor allem vorn wird der Innenraum für ein Fahrzeug dieser Größe erstaunlich schnell erwärmt. Auf den Rücksitzen dauert es zwar etwas länger, aber auch hier kann man mit der Heizleistung zufrieden sein. In der Comfortline-Ausstattung findet man serienmäßig eine manuelle Klimaanlage an Bord. Optional gibt es die im Testwagen verbaute Dreizonen-Klimaautomatik (Pure Air Climatronic). Damit ist eine separate Temperatureinstellung für Fahrer/Beifahrer sowie die Fondpassagiere möglich. Die Luftverteilung erfolgt für alle Insassen gemeinsam, allerdings ist jeder Bereich (oben, Mitte, unten) individuell wählbar. Ein Luftgütesensor regelt die Frisch-/Umluftzufuhr. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig an Bord. Die Intensität der Automatikfunktion kann im Menü in drei Stufen (sanft, mittel, intensiv) vorgewählt werden.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Der 150 PS starke Benziner sorgt für gute Fahrleistungen. Dank des sehr früh anliegenden maximalen Drehmoments von 250 Nm (bereits bei 1.500 1/min) überzeugt der 1.4 TSI auch im Drehzahlkeller mit genügend Durchzugskraft. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 5,8 Sekunden abgeschlossen (gemessen im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizität des Motors ist tadellos. Im vierten Gang vergehen für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h 8,9 s, im fünften Gang sind es 10,9 s und selbst im sechsten Gang braucht der Touran 1.4 TSI nur 13,2 s. Der Hersteller gibt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 8,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 209 km/h.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Benzin-Direkteinspritzer überzeugt mit einer guten Laufkultur. Im Leerlauf spürt man kaum, dass der Motor überhaupt läuft. Aber auch im Fahrbetrieb stören kaum Vibrationen. Erst bei hohen Drehzahlen nehmen diese etwas zu. Dröhnen tritt so gut wie nicht auf - nur wenn man mit sehr niedrigen Drehzahlen unter Last fährt, brummt der Motor leicht.

1,6

Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig schalten. Die Schaltwege sind kurz, sodass sich auch schnelle Schaltvorgänge durchführen lassen - dann muss man beim Einlegen aber einen etwas höheren Widerstand überwinden. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Darüber hinaus ist er synchronisiert, was ein verschleiß- und geräuscharmes Schalten auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug ermöglicht. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst ökologisch und kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die bei allen Motorvarianten serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung schnell an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Wird der erste Gang während einer aktiven Start-Stopp-Phase eingelegt, wird der Fahrer aufgefordert, den Motor manuell zu starten. Es genügt aber, den Gang wieder herauszunehmen, dann startet der Motor wieder automatisch. Das Anfahren klappt dank gut dosierbarer Kupplung prinzipiell problemlos, man gibt beim Anfahren aber oft mehr Gas als man es eigentlich müsste, auch wenn der Motor eigentlich keine Anfahrtschwäche besitzt. An Steigungen unterstützt die serienmäßige Autohold-Funktion. Diese hindert das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen, ohne dass man die Bremse betätigen muss. Beim Anfahren wird die Feststellbremse automatisch deaktiviert.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zum Benzinmotor. Für alle Geschwindigkeitsbereiche steht ein passender Gang zur Verfügung, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde durchschnittlich gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.800 1/min.

2,1

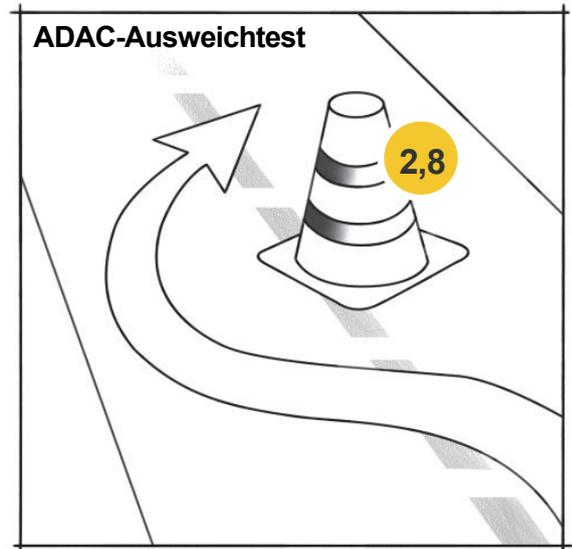
2,4

FAHREIGENSCHAFTEN

Fahrstabilität

Der Touran bietet insgesamt eine ordentliche Fahrstabilität, kann im ADAC Ausweichtest aber nicht vollkommen überzeugen. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen, einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls eingeleitet, begibt sich der Touran spontan und weitgehend neutral auf Ausweichkurs. Beim Zurücklenken neigt der Van jedoch recht deutlich zum Übersteuern, was zu vehementem Eingreifen des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESC) führt. Insgesamt wird aber wenig Geschwindigkeit abgebaut, wodurch beim Einfahren in die Ausfahrgasse ein Gegenpendler entsteht. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, das Verhalten ist aber nicht sehr souverän.

⊕ Der Van reagiert spontan auf plötzliche Lenkimpulse, die Hinterachse stabilisiert sich schnell wieder, wodurch das Fahrzeug kaum nachpendelt. Fahrbahnverwerfungen oder Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund regelt die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Räder feinfühlig und effizient ein. Darüber hinaus ist der Touran serienmäßig mit einer elektronischen Differentialsperre (XDS) ausgestattet. Diese bremst das kurveninnere Rad selektiv ab, falls es durchzudrehen droht. Dies verbessert die Traktion und verringert die Untersteuertendenz beim Beschleunigen aus Kurven. Das Kurvenverhalten des Touran ist sicher. Der Grenzbereich liegt hoch und der Van zeigt lange ein neutrales Verhalten. Werden Kurven zu schnell angefahren, ist das Eigenlenkverhalten untersteuernd - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Hebt man das Gaspedal in einer schnell gefahrenen Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Van etwas mit dem Heck nach. Im Bedarfsfall regelt das ESC, wodurch das Fahrzeug sicher beherrschbar bleibt.



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.

2,5

Lenkung*

Der Touran ist serienmäßig mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgestattet. Ordert man die Fahrprofilauswahl oder das adaptive Fahrwerk DCC, kann die Lenkung entsprechend der Modi (Comfort, Normal, Sport) eingestellt werden (im Testfahrzeug). Abhängig davon ändert sich die Lenkunterstützung.

⊕ Die Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln gut an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie, bevor Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut werden. Im Normalmodus erhält der Fahrer insgesamt eine gute Rückmeldung, allerdings könnte das Lenkgefühl um die Mittellage etwas ausgeprägter sein. Im Sport-Modus ist das Lenkgefühl sowohl um die Mittellage als auch bei größeren Lenkwinkeln gut. Die Lenkung ist präzise, es sind kaum Lenkkorrekturen notwendig. Der Comfort-Modus eignet sich besonders bei niedrigeren Geschwindigkeiten, da die Lenkung dann leichtgängiger ist. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse noch akzeptabel aus.

1,6 Bremse

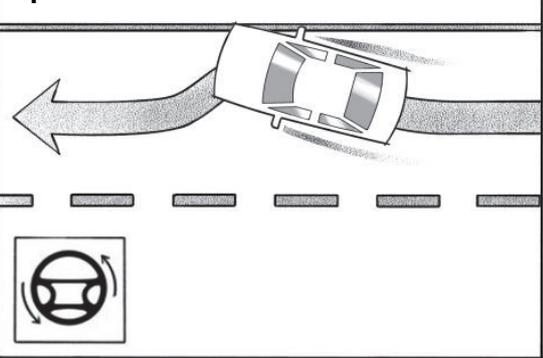
⊕ Im Bremskapitel fährt der Touran ein sehr gutes Resultat ein. Die Bremse kann sowohl bei der Wirkung als auch bei der Belastbarkeit überzeugen. Der VW steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 35,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 215/55 R17 94V). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer starken Bremsung in einer Kurve drückt das Heck leicht nach, der Touran bleibt aber sicher beherrschbar.

1,3 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

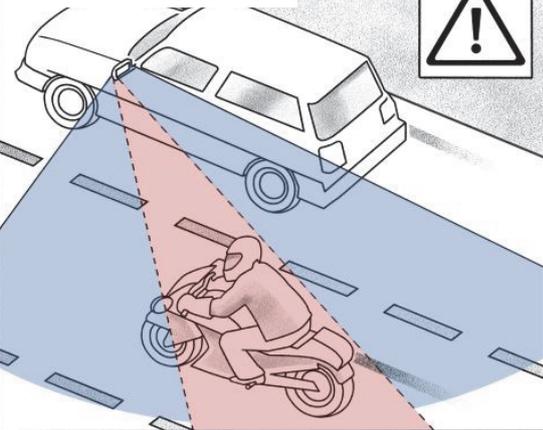
⊕ Der Touran bietet eine sehr gute aktive Sicherheitsausstattung, auch wenn viele Systeme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) auch einen Bremsassistenten an Bord. Das ESC beinhaltet eine Gegenlenkunterstützung, die dem Fahrer in kritischen Situationen einen Hinweis gibt, in welche Richtung er lenken sollte, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Dabei wird die Lenkung in die erforderliche Richtung leichtgängiger. Ab Werk gibt es ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Optional kann man auch ein direkt messendes System ordern. Dann werden über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrucke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Serie ist eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und diesen bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist ab der mittleren Ausstattungsvariante Comfortline serienmäßig an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst 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 möglichst vermieden wird. 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, werden dem Fahrer über Navigationsdaten sowie Verkehrsschilderkennung mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt.

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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent

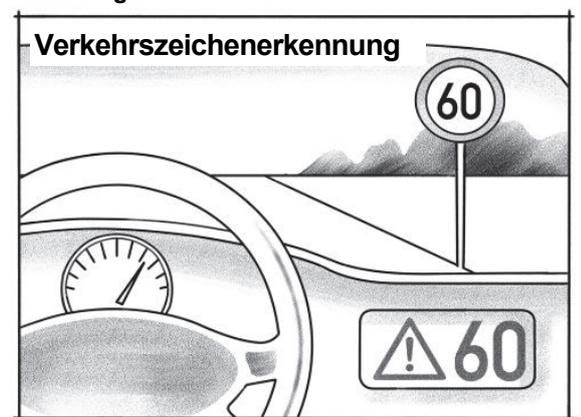


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

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. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung im jeweiligen Spiegelgehäuse. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken, indem es den Fahrer warnt, wenn sich Querverkehr nähert. In der getesteten Ausstattung gibt es optional LED-Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht sowie Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer. Ergänzend gibt es einen Fernlichtassistenten, der sowohl bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet (Light Assist). Gegen deutlichen Mehrpreis ist darüber hinaus das empfehlenswerte Active Lighting System erhältlich. Dann schwenkt das Licht in Kurven mit und das Fernlicht wird nicht auf- und abgeblendet, sondern die anderen Verkehrsteilnehmer werden ausschattiert - das System sorgt für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Die aufpreispflichtigen LED-Rückleuchten sind reaktionsschnell und von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist ab der Ausstattungslinie Comfortline serienmäßig an Bord. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage - dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden. Rückstrahler in den Türverkleidungen machen andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf offene Türen aufmerksam. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



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

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der VW Touran überzeugt bei den ADAC Crashtests mit einer guten Insassensicherheit. Der Van erreicht 88 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 09/2015). Insgesamt erhält der Touran die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Der Familienvan ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Optional sind Seitenairbags für den Fond erhältlich, die das Sicherheitsniveau weiter steigern. Ab Werk ist der Touran mit dem proaktiven Insassenschutzsystem ausgestattet. 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 fast vollständig geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen in der Höhe für große Personen bis knapp 1,95 m. Vorn sind die Kopfstützen nahe am Kopf positioniert und können so bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Touran ist 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. In Verbindung mit DSG ist der Emergency Assist erhältlich (Umfang Fahrerassistenzpaket Plus).

Dieses System kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall die teilweise Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar in der Heckklappe integriert.

– Im Fond sind die Kopfstützen niedrig. Nur kleine Personen bis knapp 1,65 m sind bei einem Heckaufprall geschützt. Darüber hinaus könnten die Kopfstützen auch näher an den Köpfen liegen. Für den Verbandkasten gibt es zwar einen definierten Halter unter dem Kofferraumboden, allerdings ist dieser bei beladenem Kofferraum schlecht oder nicht erreichbar.

1,4 Kindersicherheit

+ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Touran bei den ADAC Crashtests 89 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 09/2015). Dank der Einzelsitze im Fond lassen sich bis zu drei Kindersitze nebeneinander unterbringen, auch wenn die Innenbreite dann grenzwertig ist und man daher prüfen sollte, ob die gewählten Kindersitze auch wirklich schmal genug sind. Fixieren lassen sich die Sitze problemlos. Beide äußeren Fondsitze haben Isofix-Haken, die jedoch nur mit separaten Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Mit den normalen Gurten lassen sich auf allen drei Fondsitzen Kindersitze befestigen. Position und Abstände der Anlenkpunkte sind auf den äußeren Sitzen günstig. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet sensibel und zuverlässig. Wählt man das optionale Family-Paket, lassen sich die Fondtüren vom Fahrerplatz aus separat elektrisch verriegeln. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Sitzplätze zur Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Im Fahrzeug gibt es auch eine i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Rücksitzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren. Dort lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, sodass Kindersitze an dieser anstehen. Gegen Aufpreis sind integrierte Kindersitze für die äußeren Fondplätze erhältlich (Gruppe II; ab drei Jahren; nicht im Testwagen).

– Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

2,1 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz schneidet der Touran ebenfalls gut ab und erhält bei den Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte. Entschärft sind der komplette Stoßfänger sowie die meisten Bereiche der Motorhaube. Darüber hinaus ist der Van mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt. Zu aggressiv sind allerdings noch die Vorderkante der Motorhaube und die Pfosten der Windschutzscheibe.

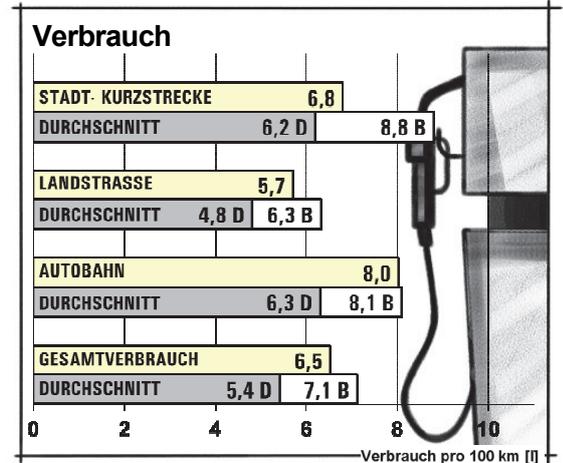
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂*

Der VW Touran 1.4 TSI schneidet im CO₂-Kapitel des EcoTest nur mäßig ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 178 g/km erhält das Fahrzeug hier 23 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,5 l/100 km. Innerorts sind es 6,8 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 8,0 l pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas fallen insgesamt gering aus, allerdings wurde im anspruchsvollen Autobahnzyklus eine leicht erhöhte CO-Konzentration im Abgas festgestellt. Das kostet den Touran einige Punkte im Schadstoffkapitel. Dennoch erhält der Van gute 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der VW auf 66 Punkte im ADAC EcoTest, was drei von fünf Sternen entspricht.



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

3,5 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

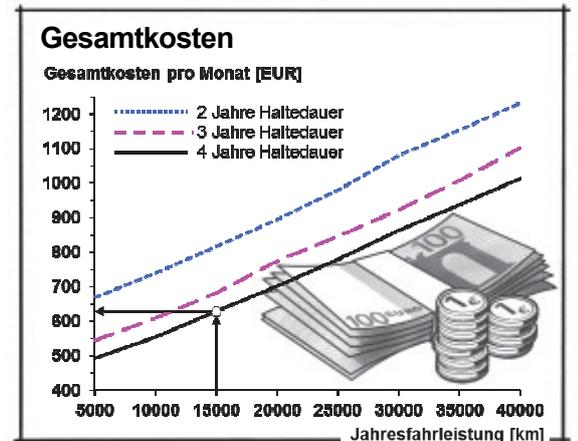
⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch des Touran recht hoch ausfällt und er zudem den im Vergleich zu Diesel teureren Ottokraftstoff benötigt, schneidet er in diesem Kapitel schlecht ab.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW Touran besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 26.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 km, muss eine erweiterte Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 l-Turbobenziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

⊕ VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 629 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8

Wertstabilität*

Für den beliebten Familienvan kann in Verbindung mit dem Benzinmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

4,9

Kosten für Anschaffung*

– Der getestete Touran 1.4 TSI Comfortline kostet mindestens 28.500 Euro. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse sehr teuer, vor allem da die Serienausstattung nur mäßig ausfällt. Ab Werk gibt es zwar das Umfeldbeobachtungssystem (Front Assist) mit City-Notbremsfunktion, Ausstattungen wie eine Klimaautomatik oder LED-Scheinwerfer kosten aber Aufpreis. Das empfehlenswerte Active Lighting System mit Kurvenlicht, der Spurhalteassistent oder auch ein Navigationssystem treiben den Preis weiter nach oben.

1,8

Fixkosten*

+ Der Touran 1.4 TSI erfreut mit niedrigen Fixkosten. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei nur 98 Euro pro Jahr. Sehr günstig zeigt sich die Haftpflichtversicherung (KH: 14). Aber auch in der Teil- und Vollkaskoversicherung ist der Touran 1.4 TSI nicht besonders teuer (TK: 18; VK: 18).

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen recht hoch aus. Das liegt nicht nur am hohen Anschaffungspreis, sondern auch an den erhöhten Betriebskosten des Benziners. Da die Fixkosten erfreulich niedrig ausfallen, eignet sich der Touran 1.4 TSI vor allem für Wenigfahrer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TSI BMT	1.4 TSI BMT	1.8 TSI BMT DSG (7-Gang)	1.6 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT DSG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	132 (180)	81 (110)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1400	250/1500	250/1250	250/1500	340/1750	400/1900
0-100 km/h[s]	11,3	8,9	8,3	11,9	9,3	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	209	218	187	208	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,6 S	6,1 S	4,4 D	4,4 D	4,6 D
CO2 [g/km]	124	130	139	115	115	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/16	14/18/18	14/20/18	17/20/20	16/20/21	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	82	98	124	192	230	240
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	599	629	700	596	635	698
Preis [Euro]	23.625	28.500	34.250	26.625	31.375	37.150

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,7/8,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	130 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	178 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4527/1829/1659 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2095 mm
Leergewicht/Zuladung	1495 kg/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485 l/1025 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	890 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	373 Euro
Monatliche Gesamtkosten	629 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/18
Grundpreis	28.500 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 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 01.01.2016 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	190 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	270 Euro°
Automatikgetriebe	1.900 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (Active Lighting System)	2.015 Euro°
LED-Abblendlicht (+ Fernlicht)	985 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Spiegelpaket)	475 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Side Assist inkl. Lane Assist)	1.100 Euro°
Tempomat	215 Euro
Totwinkelassistent (Side Assist)	575 Euro°

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
3.Sitzreihe voll versenkbar	640 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Spiegelpaket)	475 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	510 Euro°
Navigationssystem	ab 1.085 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro°
Panorama-Glasedach	1.400 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen