



VW Touareg 3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Nach dem Entfall des Phaeton aus dem europäischen Verkaufsprogramm soll die frisch erschienene dritte Generation des Touareg die Funktion des Topmodells bei VW übernehmen. Seinen Premium-Anspruch betonen die Wolfsburger beispielsweise mit seiner verbauten Technik. Wer das SUV mit allen verfügbaren Fahrwerkssystemen und großen Rädern ausstattet, erhält einen erstaunlich agilen Wagen, der gleichzeitig auch sehr komfortabel federn kann. Dazu passt im Prinzip auch der drehmomentstarke V6 TDI mit drei Litern Hubraum und 286 PS. Im Prinzip deshalb, weil er mittlere Drehzahlen für eine lebendige Leistungsabgabe braucht und im Zusammenspiel mit der Achtgang-Automatik eine ausgeprägte Anfahrschwäche abliefern. Die schwächere Variante arbeitet hier vielleicht harmonischer, weil sie das volle Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen bereitstellen kann. Leistung hin oder her, ein niedrigerer Verbrauch als die 8,8 l/100 km im EcoTest wäre wünschenswert. Immerhin ist der Turbodiesel weitgehend sauber. Definitiv auf der Höhe der Zeit ist der Touareg bei den Assistenzsystemen und bei der Infotainmentausstattung - wenn man fleißig die Optionsliste durcharbeitet.

Egal welche und wie viele Sonderausstattungen man nimmt, der Innenraum wird dadurch nicht Premium. Wenn ein Passat innen mehr Teppich verlegt hat, ein Skoda Kodiaq mehr weiche Oberflächen bietet und die Becherhalter-Mechanik eines KIA Picanto den Touareg deklassiert, sollte das in Wolfsburg zu denken geben. Das neue VW-Topmodell ist zweifelsohne ein sehr gutes Auto, aber definitiv nicht den aufgerufenen Preis wert: im Falle des Testwagens 107.016 Euro. Das ist viel zu viel. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, KIA Sorento, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLE.








- + viel Platz im Innenraum, komfortable und sehr agile Fahreigenschaften mit optionaler Technik, gute Fahrleistungen, ausgefeilte Assistenzsysteme
- viel zu teuer, zu viel Hartplastik im Innenraum, ausgeprägte Anfahrschwäche, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 4,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	2,3
	Langstrecke	1,9
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,3

EcoTest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Touareg ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offen gehalten. Der Unterboden ist gut verkleidet und an mehreren Stellen extra geschützt. Auch den Innenraum hat VW weitgehend sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Beim Material hat man nur oben auf dem Armaturenbrett und oben auf den Türverkleidungen auf weiche Kunststoffe gesetzt und optisch nette Zierleisten sowie gegen Aufpreis eine ansehnliche Ambientebeleuchtung verbaut.

⊖ Ansonsten dominiert Hartplastik, das in den Türverkleidungen noch durch das aufpreispflichtige Leder aufgehübscht wird. Die in dieser Klasse eigentlich üblichen feinen Materialien und edlen Details findet man im neuen Touareg nicht. Viele aus kleineren Baureihen bekannte Teile kann man im neuen Flaggschiff von VW wiederfinden; zum Beispiel sitzt der Fahrer vor einem Lenkrad, das dem im Kleinstwagen up! verdächtig ähnlich sieht; lediglich die Spange und die zwei unteren Wipptasten sind in Silber gehalten. Wer die eindrucksvolle Mechanik der Becherhalter im Vorgänger-Touareg oder bei manchen Konkurrenten kennt, staunt nicht schlecht über die im neuen Modell: es gibt kein Rollo zum Abdecken wie z.B. im Golf und die jeweils vier "Haltenasen" machen keinen langlebigen Eindruck. Etwas planlos erscheint ein optisch angedeutetes Kniepolster links am Mitteltunnel

2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Touareg bietet viele praktische Talente - vier große Türen erleichtern das Ein- und Aussteigen, die große Heckklappe das Be- und Entladen. Es gibt vier vollwertige und großzügige Sitzplätze sowie einen schmäleren Mittelsitz im Fond; eine dritte Sitzreihe ist für den Touareg nicht lieferbar, dafür müsste man zum technisch eng verwandten Audi Q7 greifen. Die Zuladung darf im Falle des gut ausgestatteten Testwagens bis 490 kg betragen - von einem SUV mit viel Platz würde man eigentlich mehr erwarten, für vier Erwachsene samt Gepäck reicht es aber. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Touareg zum Zugfahrzeug, die maximale Anhängelast von 3,5 Tonnen bei gebremsten Anhängern passt perfekt dazu; ungebremste dürfen bis 750 kg wiegen. Volkswagen lässt eine Stützlast von bis zu 140 kg zu, das lässt viele Freiheiten. Auf dem Dach dürfen nur 75 kg mit dem Serienfahrwerk transportiert werden, mit optionaler

für den Fahrer - wo andere Hersteller unterfüttertes Leder einsetzen, belässt es VW bei Hartplastik ohne weiche Schäumung und damit ohne Nutzen. Der Kofferraumboden hat einen billig wirkenden Kunststoffgriff zum Anheben, andere Marken setzen hier in dieser Klasse ein Metallbauteil ein. Dieser Griff entriegelt auch nicht wie meist üblich den Kofferraumboden, denn die Mechanik hat sich VW gleich ganz gespart. Genauso wie eine Gasdruckfeder, die den aufgestellten Boden offen halten würde; stattdessen gibt es einen metallenen Haltestab wie bei einer Kleinwagen-Motorhaube, dessen unsaubere Gussgrate am oberen Ende auffallen (und bei nicht sorgsamem Gebrauch den Boden von unten verkratzen), weil eine Kappe oder eine Ummantelung ebenfalls weggelassen wurden. Diese Aufzählung ließe sich noch erheblich erweitern, zeigt aber vor allem, wie wenig dieses Auto dem Premium-Anspruch von VW noch gerecht wird. Denn Volkswagen war die letzten eineinhalb Jahrzehnte dafür bekannt, dass sie sich auch um Details kümmern und diese schön und praktisch gestalten. Aber im neuen Touareg ist die Detailverliebtheit nur noch zum Sparen eingesetzt worden. Es hat den Anschein, dass jeweils auf möglichst einfaches Material und einfache Mechanik im Innenraum gesetzt wurde - das alles muss nicht schlecht sein, rechtfertigt aber den Verkaufspreis in keinsten Weise mehr - im Falle des Testwagens weit über 100.000 Euro. Denn das sind Preisregionen einer top ausgestatteten Mercedes E-Klasse oder gar eines 7er von BMW.

Luftfederung dagegen 100 kg. Eine Dachreling erleichtert die Befestigung, sie kostet aber Aufpreis. Ein im Ernstfall meist wenig hilfreiches Reifenpannenset ist Serie,



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

immerhin gibt es ein Notrad als Option (dann sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel auch an Bord). Mit dem aufpreispflichtigen 90-l-Tank hat der Touareg V6 TDI auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 850 km; der AdBlue-Tank fasst 24 Liter und lässt sich über einen praktischen Stutzen außen am Fahrzeug befüllen. Belässt man es beim 75-Liter-Serientank, ist der AdBlue-Tank nur 12 Liter groß.

⊖ Mit seiner stattlichen Breite von 2,21 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seiner Länge von knapp 4,90 m erweist sich der Touareg als unpraktisches Auto für Fahrten in die Innenstadt - da hilft auch der mit 11,6 m vergleichsweise "kleine" Wendekreis nicht viel.

2,7 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs sind mäßig abschätzbar; die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich den Blicken des Fahrers weitgehend, das Heck kann er über die Fensterunterkante in etwa abschätzen. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion optional entweder nur für die Fahrerseite oder für beide Außenspiegel, je nach Ausstattungspaket. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt nur der Fahreraußenspiegel. Die Spiegelheizung ist Serie, eine beheizte Scheibenwaschanlage kostet dagegen Aufpreis. Ebenso die Einparkhilfe - nicht mal die hinteren Abstandsmesser verbaut VW serienmäßig und verlangt stattdessen für den Satz Sensoren an Front und Heck 800 Euro. Wer die empfehlenswerte Rückfahrkamera haben möchte, muss diese im 1.350 Euro teuren Paket inklusive Parkassistent ordern. Ein Rundumsicht-Kamerasystem ist aktuell nicht lieferbar.

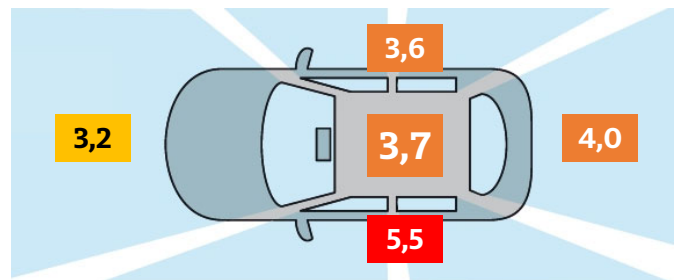
⊕ Einfache LED-Scheinwerfer sowie -Heckleuchten sind serienmäßig. Gegen Aufpreis bekommt man Matrix-LED-

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Aufgrund seiner höheren Karosserie steigt man in den Touareg nicht wie bei "Standard-Autos" gewohnt nach unten, sondern eher aufrecht ein. Die Sitzflächen der Vordersitze liegen günstige 63 cm über der Straße. Der Schweller ist recht hoch, allerdings schmal gehalten; das ist von Vorteil, weil damit der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante gering ist. Ebenso günstig: Innen gibt es praktisch keine Kante zwischen Fahrzeugboden und Schweller. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten breit und hoch und erleichtern damit das Ein- und Aussteigen. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe für alle äußeren Sitzplätze. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem mit

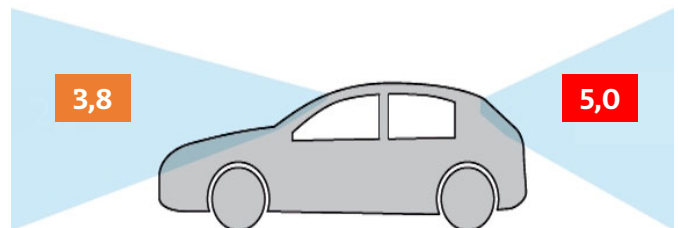
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Scheinwerfer, die VW selbstbewusst IQ. Light nennt. Sie bieten eine gute, wenn auch nicht völlig homogene Lichtverteilung und ermöglichen so eine sehr gute Nachtsicht. Eine Kurvenlichtfunktion wird über die Leuchtelemente ebenfalls umgesetzt, beim Abbiegen leuchten separate Lichtfelder den seitlichen Bereich des Autos weit aus. Enthalten ist in den Highend-Scheinwerfern auch ein dynamischer Fernlichtassistent, der über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer erkennt und diese mittels Abschaltung einzelner Scheinwerferelemente schattiert, so dass sie nicht geblendet werden und gleichzeitig der Fahrer trotzdem eine optimierte Sicht hat.

Sensorik an allen vier Außengriffen und an der Heckklappe kostet Aufpreis.

⊖ Das Keyless-System bietet nur einen unzureichenden Diebstahlschutz, es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Über die Fahrzeugeinstellungen besteht die Möglichkeit, das schlüssellose Öffnen zu deaktivieren - dann kann das Fahrzeug nicht mehr über das Keyless-System illegal geöffnet und entwendet werden. Das Abschließen über Berührung funktioniert aber noch. Das ist jedoch nur eine halbe Lösung, denn der Kunde muss den vollen Preis für das System bezahlen, kann aber nur die halbe Funktionalität nutzen.

1,9 Kofferraum-Volumen

VW gibt ein Kofferraumvolumen von 810 Liter bei aufgestellter Rückbank an; dieser Wert kann nur erreicht werden, wenn die Sitzbank nach ganz vorne geschoben und die Lehne so steil wie möglich gestellt wird. Dann kann dort aber niemand mehr bequem sitzen, weshalb diese Sitzkonfiguration für die ADAC Kofferraumvolumenmessung nicht zählt. Stattdessen werden sowohl die Vordersitze als auch die Rücksitze für 1,85 m große Personen eingestellt und dann das Gepäckvolumen im Kofferraum ermittelt.

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 445 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 650 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 845 Liter verstauen. Bei

Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.500 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 45 Liter Platz.



Mit der vom ADAC angewandten Messmethodik stehen immerhin 445 l Volumen fürs Gepäck zur Verfügung. Stellt man die verschiebbare Rücksitzbank ganz nach vorne, erhält man ein Kofferraumvolumen von bis zu 810 l.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe sowie den Gepäckraumrollo nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (Easy Open Paket). Die Heckklappe öffnet etwa 1,87 m hoch und gibt eine große und gut nutzbare Öffnung frei. Viel praktischen Nutzen bietet der Kofferraum durch sein praktisches Format und seinen mit der Ladekante ebenen Boden, ungünstig ist nur die insgesamt hohe Ladekante von 75 cm über der Straße. Je eine Lampe links und rechts

im Kofferraum sowie eine weitere in der Heckklappenverteilung sorgen bei Dunkelheit für eine gute Ausleuchtung des Ladeabteils.

⊖ Das Heckklappenschloss hat zwar eine Kunststoffummantelung, mit der eine "Kollision" weniger schmerzhaft ausfällt - dennoch steht es von der Heckklappe ab, so dass großgewachsene Personen beim Be- und Entladen Acht geben müssen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigen sie trotzdem noch etwas an, so dass keine komplett ebene Ladefläche entsteht.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar, das gelingt über Hebel seitlich an den Sitzen oder auch über die Hebel im Kofferraum. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, es kann aber sowohl hinter der Rückbank als auch hinter den Vordersitzen befestigt werden. Im Kofferraum selbst stehen verschiedene Möglichkeiten zur

Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung; es gibt zwei Taschenhaken sowie gegen Aufpreis zwei Schienen am Kofferraumboden, in die sich Verzurrösen, eine Gepäckstange oder ein Gepäckband einspannen lassen. Über Fächer oder Riemen links und rechts verfügt der Kofferraum leider nicht.

2,0 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Serienmäßig ist ein 9,2 Zoll großer Monitor und das aus anderen VW-Modellen bekannte Infotainmentsystem Discover Pro verbaut. Das hat die bekannten Vor- und Nachteile,

am meisten stört jedoch der fehlende Drehregler für die Lautstärke.

Den wiederum gibt es als abseits angeordnete "Walze" hinter dem Gangwählhebel, wenn man das optionale Discover Premium System ordert. Dieses bietet einen sehr großen 15 Zoll Monitor, über den dann auch die Klimautomatik gesteuert werden muss. Denn die Klimabedieneinheit unter dem "kleineren" Navi entfällt mangels Platz. Beide Varianten können unter ergonomischen und praktikablen Gesichtspunkt nicht vollends überzeugen.

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Es gibt neben dem großen Touchmonitor nur noch wenige Schalter, die groß genug und klar beschriftet sind. Allerdings sind die Tasten für die Fahrlichteinstellungen links unten am Armaturenbrett etwas außerhalb des Blickfelds des Fahrers. Der Startknopf ist leicht zu finden und stets beleuchtet. Der Automatikwählhebel ist klassisch auf dem Mitteltunnel angeordnet und griffgünstig gelegen sowie logisch zu bedienen. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad (beides elektrisch) geht intuitiv und problemlos von der Hand. Mit der Klimabedienung über den unteren Bereich des großen Monitors sollte man sich vor Fahrtbeginn etwas beschäftigen, um die Bedienlogiken und Menüs zu verinnerlichen. Fahrzeugeinstellungen können komplett über den Monitor und dessen Menüs vorgenommen werden, einige Einstellungen lassen sich zusätzlich auch über den Bordcomputer konfigurieren (z.B. Assistenzsysteme). So oder so, es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei der Multimedia-Ausstattung zeigt sich VW teilweise großzügig, was man angesichts des hohen Grundpreises auch erwarten darf. So gibt es ab Werk ein Navigationssystem mit Festplattenspeicher samt Radio, eine Bluetooth-Verbindung fürs Handy, eine erweiterte Sprachsteuerung sowie USB- und AUX-Anschluss. Ein SD-Karten- und ein SIM-Karten-Slot sind ebenfalls dabei. Über die integrierte SIM-Karte stehen ein Jahr lang viele Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung, danach kosten diese

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der Touareg den Erwartungen angesichts seiner Außenmaße gerecht. Selbst gut 1,95 m große Personen finden problemlos Platz, die Kopffreiheit würde auch noch für über zwei Meter große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig

Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang der Menüs ist üppig, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen und Systeme individuell konfigurieren. Die Instrumente sind serienmäßig analog mit einem großen Display in der Mitte ausgeführt, gegen Aufpreis erhält man ein 12,3 Zoll großes Display, das alle wichtigen Infos elektronisch darstellt und viele Individualisierungsmöglichkeiten bei der Darstellung bietet. In beiden Fällen sind die "Instrumente" klar gezeichnet und gut ablesbar.



Die Verarbeitung kann überzeugen. Dies gilt jedoch nicht für die im Innenraum verwendeten Materialien. Hier wurde deutlich gespart, und das bei einem Testwagenpreis von fast 110.000 Euro! Die Funktionalität liegt generell auf hohem Niveau, lediglich das Infotainmentsystem Discover Premium System erntet aufgrund seiner umständlichen Bedienung Kritik.

Funktionen eine regelmäßige Gebühr. Apple CarPlay und Android Auto kosten Aufpreis, ebenso DAB+ Empfang und ein WLAN-Hotspot sowie die induktive Ladefunktion für kompatible Handys. Ein Premium-Soundsystem findet sich in der Optionsliste.

⊖ Einen CD- oder DVD-Laufwerk gibt es nicht mehr, auch steht nur noch ein SD-Slot zur Verfügung - selbst beim Top-Infotainmentsystem für einen hohen Aufpreis.

bemessen. Das Raumempfinden ist einwandfrei, einzig die wuchtige Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken etwas einschränkend.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,90 m große Menschen sitzen; die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Beschränkend wirkt hier die Kopffreiheit, die durch das optionale Schiebedach etwas reduziert wird. Die Beinfreiheit reicht auch für zwei Meter große Personen. Die Innenbreite auf der Rückbank ist gut. Als angenehm fürs Raumgefühl erweist sich das enorm große Panorama-Schiebedach, das von vorn bis hinten über die Rückbank reicht und eine tolle Aussicht wie auch einen sehr hellen Innenraum ermöglicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen und geteilt längs verschieben. Vorn findet man genügend Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Die vier Türfächer sind vergleichsweise groß und

fassen alle mindestens 1-l-Flaschen. Praktische Lehnentaschen sind ebenfalls vorhanden, allerdings nur als Netz ausgeführt, so dass kleine Gegenstände herausrutschen können. Das Handschuhfach ist beleuchtet und abschließbar, aber recht klein.

1,7 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Die optionale Luftfederung im Testwagen macht ihre Arbeit sehr gut, denn die geforderten Geländeeigenschaften und die großen und schweren 21-Zoll-Räder erleichtern die Aufgabe nicht. Die Elektronik regelt die Dämpfung adaptiv, man kann drei Kennfeldbereich vorwählen: Comfort, Normal und Sport. Die Unterschiede sind insbesondere zwischen Comfort und Sport deutlich zu spüren und können damit verschiedenen Geschmäckern gut gerecht werden. In der Normal-Einstellung federt der Touareg im Stadtverkehr recht komfortabel, Bodenwellen werden gut geschluckt und bringen kaum Unruhe in die Karosserie. Beim Überfahren von Einzelhindernissen und Querfugen spürt man die hohen ungefederten Massen u.a. durch die

schweren Räder, an die Insassen wird das aber nur sehr gedämpft weitergereicht. Geschwindigkeitsschwellen (Speed Bumps) können dank Luftfederung mit viel Federweg sehr gut geschluckt werden. Kopfsteinpflaster kann der Touareg gut parieren, in der Lenkung sind nur wenig Vibrationen zu spüren und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Auf der Landstraße unterwegs zeigen sich die guten Reisequalitäten des großen VW, er federt angenehm über Unebenheiten aller Art und hält dabei die Karosseriebewegungen mit dem Wankausgleich in engen Grenzen. Lange Autobahnetappen sind auch kein Problem, das große SUV liegt dank seines gekonnt abgestimmten Fahrwerks ruhig und gut beherrschbar auf der Straße.

2,0 Sitze

⊕ Serienmäßig sind im Touareg nur "normale" Sitze mit den üblichen Einstellmöglichkeiten inklusive Höheneinstellung verbaut. Gegen Aufpreis gibt es elektrisch einstellbare ergoComfort-Sitze, sie verfügen zusätzlich über eine Neigungseinstellung und eine elektrisch verlängerbare Sitzfläche. Die Vierwege-Lordosenstütze hilft dem gestressten Rücken - zusätzlich kann man eine Massagefunktion mit verschiedenen

Programmen ordern, die nicht über die Luftpolster der Lordose umgesetzt werden, sondern über separat verbaute Elemente und somit eine effektivere Massagewirkung erzielen. Die optionale Memory-Funktion gibt es für Fahrer- und Beifahrersitz. Die im Testwagen verbauten optionalen Sitze bieten gut konturierte Lehnen und Flächen und insgesamt einen angemessenen Seitenhalt.

Durch die vielen Einstellmöglichkeiten können Fahrer ganz unterschiedlicher Staturen eine bequeme Sitzposition finden. Auf der Rückbank geht es weniger komfortabel zu, die Konturen der beiden Außensitzplätze

sind aber ordentlich ausgeführt und ermöglichen zusammen mit der guten Beinfreiheit auch für Erwachsene eine gute Sitzposition.

1,8 Innengeräusch

⊕ Den Touareg hat VW gut gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 64,4 dB(A) - ein guter Wert. Der Motor bleibt dabei bei ruhiger Fahrweise dezent im Hintergrund, nur unter Last und beim Ausdrehen ist er sonor und kernig klingend wahrnehmbar, aber nicht störend. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem

Tempo etwas lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf und tragen so nur wenig zur allgemeinen Geräuschkulisse bei. Der Testwagen war mit Doppelverglasung an den Seitenscheiben ausgestattet, was sich entsprechend günstig auf die Dämpfung der Geräuschübertragung in den Innenraum auswirkt.

1,3 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der Touareg mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Eine Vierzonen-Klimaautomatik gibt es gegen Aufpreis. Über die Sitzbelegungserkennung schaltet die Automatik jeweils nur die Zonen für die aktive Klimatisierung ein, die von Insassen besetzt sind - das soll etwas Energie einsparen. Die Intensität des Automatik-Modus kann man in drei Stufen vorwählen, ebenso ist eine Umluftautomatik mit Luftgütesensor und die AirCare-Funktion für einen möglichst reinen Innenraum über den Aktivkohlefilter verfügbar. Die Plätze der zweiten Reihe werden unter anderem über Luftausströmer in den B-Säulen klimatisiert. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung,

die drahtlos funktioniert und damit Vorteile gegenüber den Varianten mit feinen Heizdrähten bietet; sie verfügt außerdem über eine bessere Geräuschdämmung und eine Beschichtung zur höheren UV-Lichtreflexion. Ebenso in der Optionsliste findet man eine Standheizung sowie Sitzheizung für vordere und hintere Plätze und eine Lenkradheizung. Zusätzlich kann man für die Vordersitze eine Sitzlüftung ordern. Für die vorderen Plätze kann man die Balance der Sitzheizung und Sitzlüftung einstellen, je nach dem, ob man die Lehne oder die Fläche stärker temperiert haben möchte. Abgedunkelte Scheiben im Fond und Sonnenrollos in den hinteren Türen kosten Aufpreis.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der 286 PS starke V6 TDI Motor verhilft dem Touareg trotz seines üppigen Leergewichts von fast 2,4 Tonnen zu erstaunlich flotten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 600 Nm liegt zwischen 2.250 und 3.250 1/min an. Man kann mit dem großen SUV flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/ ist in

4,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,3 Sekunden werden benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch, wenn er erst seine Lethargie bei niedrigen Drehzahlen überwunden hat. Prinzipiell ist es eine angemessene Motorsierung für das Auto, die Abstimmung gerade in Kombination mit der Automatik ist aber nicht besonders harmonisch gelungen.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der V6-Motor legt eine gute Laufkultur an den Tag, es sind nur leichte Vibrationen spürbar, die im Alltag nicht weiter auffallen oder gar stören. Bei hoher Lastabforderung ist ein recht deutliches sonores Brummen im Innenraum zu hören, allerdings ist das weit entfernt vom lästigen Brummen mancher Vierzylindermotoren; hält man dann

die Geschwindigkeit, brummelt der Turbodiesel nur noch leise vor sich hin.

⊖ Das maximale Drehmoment ist mit 600 Nm hoch, liegt aber erst ab 2.250 1/min - hier sieht man schon, was in der Praxis umso deutlicher auffällt: unter 2.000 1/min tut sich nicht so viel, die Leistungsentfaltung lässt zu wünschen übrig; der Motor kommt nur langsam in Schwung, um

dann kräftig anzuziehen. Da die Automatik auf Spritsparen bedacht ist, wählt sie wann immer möglich niedrige Drehzahlen. Fordert der Fahrer spontan Leistung ab, muss die Automatik erst zwei bis drei Gänge zurückschalten, damit der Motor wieder in einem günstigen Drehzahlbereich ist und den Touareg flott beschleunigen kann. Was bei gemüthlicher Fahrweise nicht weiter auffällt,

sorgt beispielsweise beim Einfädeln aus dem Stand in den fließenden Verkehr für kurze Schreckmomente, wenn sich der große VW zunächst nur behäbig in Bewegung setzt. Je nach Situation ist die schwächere Variante des V6 TDI mit 231 PS eventuell die bessere Wahl, weil deren Drehmoment von 500 Nm schon bei 1.750 1/min anliegt.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ VW verbaut im Touareg eine Achtgang-Wandlerautomatik. Sie schaltet recht zügig und spontan, gerade unter hoher Last aber nicht immer perfekt, dann ist ab und zu ein gedämpftes Rucken zu spüren. Die Kriechfunktion ist aber einwandfrei, sie setzt beim Anfahren sensibel ein, so dass auch präzise in Parklücken rangiert werden kann. An die Bedienung des Wählhebels hat man sich rasch gewöhnt, auf dem Hebel direkt wird die gerade eingelegte Stufe angezeigt. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltpedal am Lenkrad oder über den Hebel direkt eingreifen. Dank der meist sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber selten nötig. Durch die insgesamt

sehr lang ausgelegte Übersetzung des Getriebes entstehen trotz acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit lediglich 1.800 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System. Im Offroad-Paket können weitere Funktionen wie ein Bergabfahrassistent und elektronische Geländeprogramme geordert werden. Ein aufwendiges Allradsystem wie im Vorgänger-Touareg ist aber nicht mehr verfügbar.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

Im Test-Touareg war das Adaptivfahrwerk mit aktiver Wankstabilisierung verbaut. Es umfasst neben der Luftfederung mit adaptiven Dämpfern und der Allradlenkung auch einen Wankausgleich, der die Seitenneigung des Fahrzeugs auf ein Minimum reduziert. Dieses Paket macht den großen und schweren Wagen beeindruckend agil, kostet aber knapp 6.000 Euro Aufpreis.

⊕ Die dritte Generation des Touareg zeigt sich fahrdynamisch von seiner besten Seite. Er liegt weitgehend stabil und ruhig auf der Straße und reagiert gut auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven bleibt er leicht beherrschbar, die Hinterachslenkung unterstützt dabei die Richtungswechsel und stabilisiert das Heck. Insgesamt sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve nur geringe Lastwechselreaktionen zeigt, die einfach kontrollierbar bleiben. Seinen Grenzbereich kündigt er mit

moderatem Untersteuern an. Auch der Geradeauslauf ist einwandfrei, der Touareg lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Aufbaubewegungen sind beim Beschleunigen und Bremsen durchaus vorhanden, im Comfort-Modus mehr als im Sport-Modus, Seitenneigung wird aber vom Wankausgleich spürbar reduziert. Dank effektivem Allradantrieb ist die Traktion einwandfrei, die Kraft wird stets optimal auf die Straße gebracht. Eine beeindruckende Vorstellung liefert das große SUV beim ADAC Ausweichtest ab: Es durchfährt mit hoher Geschwindigkeit und nur geringen Aufbaubewegungen den Parcours, bleibt dabei sehr gut beherrschbar. Die ESP-Eingriffe erfolgen in genau richtigem Maße, die Allradlenkung unterstützt dabei. Bei zu hohem Tempo untersteuert der Touareg kurz, um dann wieder stoisch der gewünschten Linie zu folgen.

2,0 Lenkung

⊕ Der Testwagen war mit optionalen Allradlenkung ausgerüstet. Hierbei lenken auch die Hinterräder bis zu fünf Grad mit - bei niedrigen Geschwindigkeiten entgegen der Vorderräder, um den Wendekreis zu verkleinern, und bei höheren Geschwindigkeiten mit den Vorderrädern, um

die Fahrstabilität zu verbessern. Die Lenkung spricht insgesamt gut an und bietet eine angemessene Rückmeldung von Straße und Fahrzustand. Lenkbefehle setzt der Touareg pflichtbewusst um, ohne um die Mittellage zu empfindlich zu wirken; die Zielgenauigkeit

ist für ein Auto dieser Größe und dieser Konzeption gut. Die Zentrierung passt auch bei höheren Geschwindigkeiten einwandfrei, um entspannt lange Strecken zurücklegen zu können. Mit der Allradlenkung hat man beim Rangieren einen verhältnismäßig geringen Lenkaufwand, von Anschlag zu Anschlag werden weniger als zweieinhalb Lenkradumdrehungen benötigt.

2,9 Bremse




















Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Touareg durchschnittlich 36,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist lediglich ein zufriedenstellendes Ergebnis. Immerhin lässt die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage auch nicht nach, wenn sie stärker beansprucht wird. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

1,4 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Touareg kann man fast jedes Assistenzsystem erhalten, das VW aktuell im Markenregal hat - das vieles natürlich gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind ein Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten samt Personenerkennung sowie der Spurhalteassistent; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenso fährt bei jedem Touareg eine Verkehrszeichenerkennung mit, die neben den üblichen Tempobegrenzungen und Überholverböten auch Hinweisschilder wie Vorfahrt an der nächsten Kreuzung, Baustelle oder Achtung Kinder registrieren und die auf Wunsch die voreingestellten Geschwindigkeiten des ACC anpassen kann. Das Fahrerassistenzpaket enthält zusätzlich die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC inklusive vorausschauender Geschwindigkeitsregelung und Anpassung des Tempos an den Fahrbahnverlauf sowie einen Spurwechselassistenten. Letzterer umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das Assistenzpaket enthält zudem den „Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert auf dem Standstreifen oder Fahrbahnrand zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Option (direkt messend)

schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, gegen Aufpreis erhält man ein direkt messendes mit Sensoren in den

Reifen. Ebenfalls optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte auf die Windschutzscheibe projiziert.

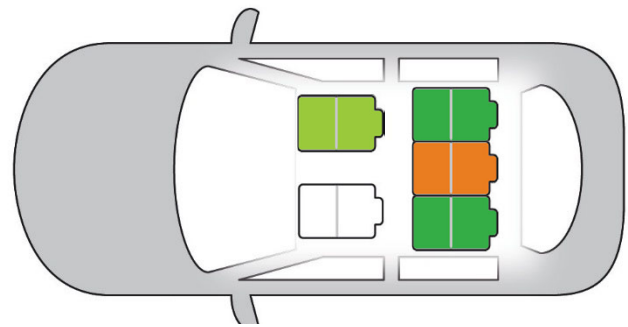
1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es aktuell noch nicht. Da aber schon der Vorgänger gut abgeschnitten hat und Volkswagen allgemein gute Resultate erzielen kann, ist beim neuen Touareg von einem mindestens guten Abschneiden auszugehen. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben, VW verbaut serienmäßig Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags; gegen Aufpreis erhält man Seitenairbags hinten sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen wie auch die hinteren Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Während das Warndreieck vorbildlich in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für die Verbandtasche keine separate Halterung - hier machen sich auch die im Kofferraum fehlenden seitlichen Fächer oder Netze bemerkbar.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,1 Kindersicherheit

⊕ Auch im Bereich der Kindersicherheit steht das Crashergebnis noch aus. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, ebenso rückwärtsgerichtete bei gleichzeitiger Abschaltung der Beifahrerairbags. Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der Kopfstütze unter Umständen eng, weil sie nicht demontierbar ist; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz keine. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen

einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken); hier hat man neben viel Platz keine nennenswerten Einschränkungen. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind. Die Fensterheber verfügen allesamt über einen zuverlässig wirkenden und früh ansprechenden Einklemmschutz.

2,5 Fußgängerschutz

Ein Crashergebnis nach Euro NCAP Norm gibt es noch nicht. Es ist von einem akzeptablen Fußgängerschutz auszugehen, weil keine harten Motorteile direkt unter der Motorhaube verbaut sind; zudem besitzt sie eine Fußgänger-Schutzfunktion, indem sie bei einer Kollision angehoben wird, so dass sie besser nachgeben und Aufprallenergie aufnehmen kann. Der serienmäßige Notbremsassistent

verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern. Der optionale Nachtsichtassistent kann Personen erkennen und sie im Instrumentendisplay markiert anzeigen. Er warnt darüber hinaus den Fahrer aktiv vor einem drohenden Zusammenstoß.

4,0 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Touareg mit dem V6-TDI und 286 PS liegt im EcoTest bei hohen 8,8 l Diesel pro 100 km. Dieser Wert ist heutzutage nicht mehr angemessen, nicht relativ betrachtet für das Auto und erst recht nicht absolut gesehen. Denn damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 277 g/km - dafür gibt es keine Punkte mehr. Innerorts konsumiert der große VW 8,9 l, außerorts 7,7 l und auf der Autobahn 10,3 l Diesel alle 100 km. Der hohe Aufbau, das üppige Gewicht in Kombination mit Allradantrieb, Automatik und den vielen technischen Systemen erfordern einen hohen Energieaufwand.

2,5 Schadstoffe

⊕ Als ein nach Euro 6d-TEMP homologiertes Modell muss der Touareg sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße die Schadstoff-Grenzwerte einhalten. In den WLTP-Zyklen (innerorts und außerorts Abschnitte) des EcoTest kann er dies auch, er liegt hier bei allen Schadstoffgruppen deutlich unter den Grenzen. Nur unter extremen Bedingungen wie dem Autobahnabschnitt mit mehreren Vollgasbeschleunigungen kann er den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			8,9
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße			7,7
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			10,3
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			8,8
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

Stickoxid-Ausstoß nicht mehr unter dem Limit halten, daher bekommt er Punkte abgezogen. Insgesamt kommt er somit auf 35 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe, weil alle anderen Schadstoffgruppen vorbildlich gering ausfallen. Diese Punktezahl ist dann auch der Endstand, da vom CO2-Bereich nichts hinzukommt. Dafür erhält der Touareg V6 TDI zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

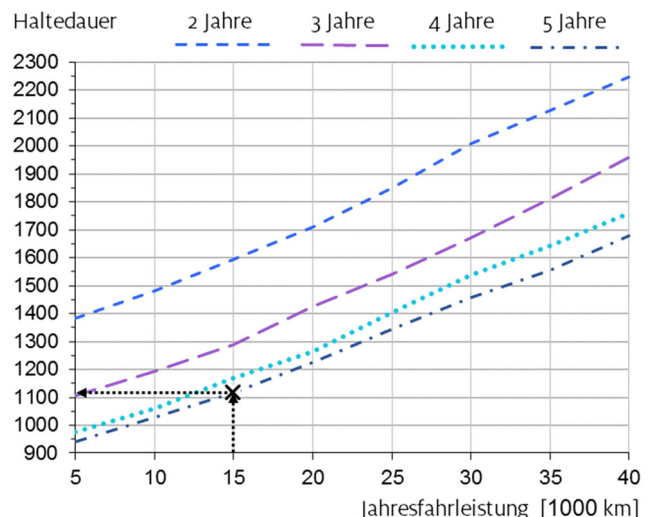
4,3 AUTOKOSTEN

4,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Basispreis für den Touareg mit 286-PS-V6-TDI liegt bei 60.675 Euro. Auch wenn das Navigationssystem samt der Remote-Dienste (für ein Jahr) inklusive ist, der Preis ist dennoch sehr hoch. Denn dabei kann es in dieser Klasse nicht bleiben, soll das Fahrzeug wiederverkaufbar sein. VW verbaut nicht einmal Parksensoren in die Basisausstattung - diese kosten üppige 800 Euro extra. Und auch sonst sind nur wenig Assistenzsysteme an Bord, wer aktuelle technische Errungenschaften möchte, muss noch tiefer ins Portemonnaie greifen. Die Fahrwerkssysteme für den guten Komfort und die beeindruckende Fahrdynamik kosten weitere knapp 6.000 Euro Aufpreis. Ordert man nun noch Lederausstattung mit elektrischer Sitzeinstellung und das Fahrerassistenzpaket, nähert sich der Listenpreis zügig der 90.000-Euro-Marke. Das Topmodell von Volkswagen zu kaufen ist also ein kostspieliges Vergnügen, aber auch die laufenden Kosten sind nicht unerheblich.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1116 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



So kostet beispielsweise die Steuer 459 Euro pro Jahr (nach NEFZ-CO₂-Ausstoß) und für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls hohe Beträge nötig (Haftpflicht 21, Teilkasko 24, Vollkasko 27).

Die Kraftstoffkosten liegen mit einem Dieselantrieb deutlich niedriger als mit einem vergleichbaren Benzin, der deutlich mehr Kraftstoff in einem so großen Auto benötigt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1750	600/2250
0-100 km/h [s]	7,5	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 D	6,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	173	182
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/24	21/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	441	459
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	1116
Preis [Euro]	57.125	60.675

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

V6-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km	6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	182 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/65 R18
Länge/Breite/Höhe	4.878/1.984/1.717 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/780 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	810/1.800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/75 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	285/40 R21 109Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero TM
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,9/7,7/10,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	231 g/km (WTW* 277 g/km)
Reichweite	850 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.360/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/845/1.500 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	143 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	185 Euro	Wertverlust	695 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.116 Euro		
Steuer pro Jahr	459 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/24		
Basispreis Touareg 3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic	60.675 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	107.016 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.298 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.950 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.870 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.525 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro°
Parklenkassistent	1.350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.350 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	1.300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.480 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/600 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	600 Euro° (Paket)
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	2.300 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/525 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	220 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.300 Euro°
Metalllackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.650 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,9
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	4,0
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	1,6	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,0		
Innengeräusch	1,8		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer