



VW Touran 2.0 TDI SCR Highline DSG (7-Gang)

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Van als Karosserieform mit viel Platz im Innerraum trotz eher kompakter Außenmaße hatte vor 20 Jahren seine Blütezeit, mittlerweile ist eher das SUV im Trend. Dabei macht (Ausnahmen bestätigen die Regel) ein Van quasi alles besser als ein SUV: Mehr Platz innen, besser nutzbarer Kofferraum, weniger Verbrauch. Den Beweis tritt der VW Touran an, dieser ist sogar ein Musterknabe unter den kompakten Vans. Mit knapp 4,50 Metern Länge ist er noch locker kompakt genug, um einen Parkplatz in der Stadt zu finden - nach dem Einparken steigt dann aber mitunter eine siebenköpfige Familie aus. Sogar sechs Kindersitze gleichzeitig sind möglich - Voraussetzung ist natürlich die optionale dritte Sitzreihe, die mit Isofix und i-Size aufwartet. Die erwachsenen Familienmitglieder freuen sich über die problemlose Bedienung des klar strukturierten Cockpits sowie das sichere und agile Fahrverhalten. Gerade in Verbindung mit dem 150 PS und 340 Nm starken Diesel des Testwagens kann der Touran richtig Fahrspaß bringen. Lässt man es gediegen angehen, kann man vor allem mit dem optionalen, adaptiven Fahrwerk auch komfortabel dahinrollen und die Kleinen sanft in den Schlaf wiegen. Das Doppelkupplungsgetriebe spielt bei jeder Gangart meist gut mit - es gibt den Touran aber auch als Handschalter. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt mit dem getesteten Doppelkuppler bei sechs Litern Diesel pro 100 Kilometer. Am Ende fragt man sich tatsächlich, welche objektiven Gründe gegen den Touran sprechen und kommt in Erklärungsnot: Er macht kaum Fehler. Wer eine (große) Familie hat, nicht dem SUV-Trend hinterherschwimmen will und Wert auf variablen Stauraum bei kompakten Außenmaßen legt, sollte sich den Touran genauer ansehen. Zumindest, und das ist dann eben doch ein "kleines" Manko, wenn man sich den VW leisten kann: Bei etwa 31.000 Euro geht es los, das getestete Modell kostet schon knapp 40.000 Euro, der gut ausgestattete Testwagen liegt bei deutlich über 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. BMW Active/Gran Tourer, Dacia Lodgy, Mercedes B-Klasse, Renault (Grand) Scenic.

- +** Platz für bis zu sechs Kindersitze, komfortables und agiles Fahrverhalten, großzügige Platzverhältnisse auf kleinem Raum
- Platzangebot in dritter Sitzreihe eingeschränkt, Kopfstützen im Fond mit geringerer Höhe

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	1,7
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,3
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Touran überzeugt. Die Karosserie ist sauber verarbeitet und die Spaltmaße sind gleichmäßig. Der Unterboden ist im vorderen Bereich sehr gut verkleidet, auch der mittlere Bereich hält da noch gut mit. Im hinteren Bereich rund um die Hinterachse und den Endschalldämpfer hat man sich auch Mühe um eine glattflächige Gestaltung gegeben, diese aber nicht so konsequent umgesetzt wie weiter vorn. Auch im Motorraum wäre ein besserer Kabelschutz von Vorteil, damit einem der Marder nicht zum besten Freund

wird. Positiv zu erwähnen ist hier, dass die Motorhaube komfortabel über einen Dämpfer offen gehalten wird. Der Innenraum ist prima verarbeitet, die Materialauswahl ist passend. Zumindest der obere Teil von Armaturenbrett und vorderen Türverkleidungen besteht aus angenehm weichem Kunststoff. Auch die Kunststoffverkleidungen rund um das Infotainmentsystem sind gut verarbeitet. Fast alle Schalter und Drehregler sind mit Chromringen versehen, was der Optik zu Gute kommt.

2,5 Alltagstauglichkeit

Der AdBlue-Tank ist nur 11 Liter groß, aber immerhin ist sein Füllstutzen gut zugänglich neben dem Dieselstutzen unter der Tankklappe untergebracht. Der Wendekreis fällt mit knapp 11,5 Metern nicht allzu groß aus.

⊕ Mit seinem 58 Liter fassenden Tank und einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von sechs Litern auf 100 Kilometer muss der Touran erst nach ca. 965 Kilometer wieder an die Tankstelle. Auch die Zuladung des Testwagens ist mit 620 Kilogramm für den Urlaub angemessen. Wem das nicht reicht, der kann noch einen Anhänger an den Haken nehmen, dieser

darf gebremst maximal 1,8 Tonnen wiegen. Verfügt der Anhänger über keine eigene Bremse, so bleibt es bei den standardmäßigen 750 Kilogramm. Durch die recht hohe Stützlast von 80 Kilogramm steht auch der Mitnahme von Fahrrädern nichts im Weg. Die Dachlast ist mit 75 Kilogramm ebenfalls angemessen, die praktische Reling hat jeder Touran auf dem Dach.

⊖ Das optionale Not-/Ersatzrad ist für den Siebensitzer nicht bestellbar, deshalb bekommt man auch weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel mitgeliefert.

2,5 Licht und Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wolfsburger mit einem noch einigermaßen zufriedenstellenden Ergebnis ab. Er bietet durch seine hohe Sitzposition eine gute Sicht auf den Straßenverkehr, auch Hindernisse im Frontbereich lassen sich durch die kurze und flache Motorhaube gut wahrnehmen. Die Sicht nach hinten ist aber etwas eingeschränkt. Zwar ist die Heckscheibe angenehm groß, jedoch behindern die breiten Dachsäulen sowie das hohe Heck die Sicht. Dadurch sind auch niedrige Hindernisse direkt hinter dem Auto schwer zu erkennen. Die optionale Rückfahrkamera empfiehlt sich.

⊕ Der Touran lässt sich durchaus gut abschätzen, auch die Innen- und Außenspiegel bieten einen guten Blick. Die serienmäßigen Parksensoren helfen im Front und Heckbereich. LED-Scheinwerfer hat der Touran Highline immer an Bord, genauso wie Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion.



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

Gegen Aufpreis gibt es einen statischen Fernlicht-assistenten oder in Verbindung mit den intelligenten Scheinwerfern des Active Lighting Systems auch einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel ausblenden kann. Das Dynamic Light Assist umfasst zudem ein dynamisches Kurvenlicht und ist insgesamt ein Kauf Tipp. Super: Beim Highline ist unabhängig von den gewählten Scheinwerfern eine Scheinwerferreinigungsanlage immer an Bord. Für den Touran Comfortline ist sie gegen Aufpreis erhältlich.

1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt dank der hohen Türausschnitte problemlos, ein Van bietet einfach gute Voraussetzungen dafür. Selbst der Schweller ist nicht allzu hoch oder breit, zudem ist der Fahrersitz in der untersten Stellung sehr angenehme 54 Zentimeter über der Straße. Um in die beim Testwagen vorhandene dritte Sitzreihe zu gelangen, erfordert es jedoch etwas Sportlichkeit. Die äußeren Sitze der Rückbank lassen sich zwar gut nach vorn schieben, wodurch ein angenehmer Ausschnitt entsteht, trotzdem ist das Erklimmen von Platz sechs und sieben für Erwachsene nicht ganz einfach. Gegen Aufpreis gibt es ein schlüsselloses Zugangssystem.

1,8 Kofferraum-Volumen

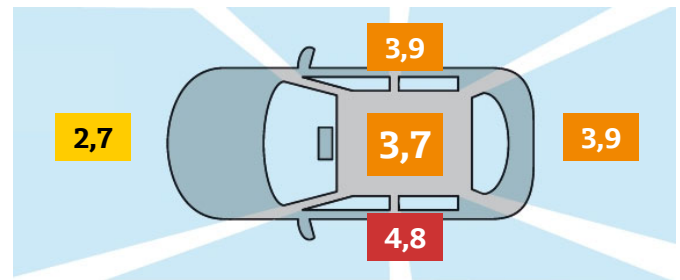
⊕ Der Touran kann trotz seiner vergleichsweise bescheidenen Länge von knapp über 4,50 Meter ordentlich was wegstecken. Hinter der Heckklappe finden schon bis zum Gepäckrollo 455 Liter Platz. Durch Entfernen des Rollos passen bis unters Dach 905 Liter oder 14 Getränkekisten in den Kofferraum hinein. Durch Umlegen der Rücksitzbank und Beladung bis zur Fensterunterkante ergibt sich ein Volumen von 890 Liter. Belädt man den Touran bei umgelegten Rücksitzen komplett bis unters Dach, was durch die optionale Netztrennwand bedenkenlos möglich ist, finden beeindruckende 1.820 Liter Platz. Werden die Plätze sechs und sieben genutzt, sinkt das verbleibende Kofferraumvolumen auf den Stauraum eines Porsche 911: Mit 130 Litern muss man sich begnügen.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis zu einer Körpergröße von bis fast 1,90 Metern aufrecht stehen, ohne sich dabei den Kopf zu stoßen. Man muss auch auf das abtastende Heckklappenschloss achten. Die Öffnung des

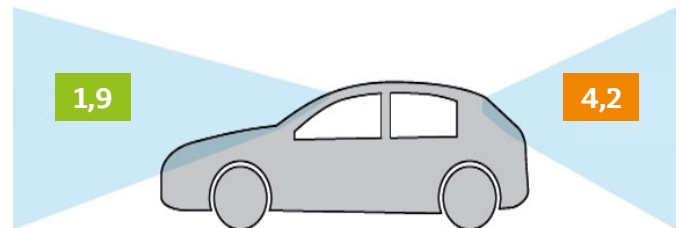
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊖ Das Keyless-System (im Testwagen) lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, es besitzt wie viele dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des Touran recht üppig. Wird er mit sieben Sitzen genutzt verbleiben allerdings nur noch 130 l Volumen fürs Gepäck.

Kofferraums ist erwartungsgemäß groß und sperrige Gegenstände lassen sich bequem einladen.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt optional elektrisch, was sehr komfortabel ist. Zum Öffnen kann man in Kombination mit dem schlüssellosen Zugangssystem den Fuß

unter die Stoßstange schwenken, wenn man den Fahrzeugschlüssel bei sich hat. Wenn man die dritte Sitzreihe mitbestellt hat, schließt die Klappe aber ausschließlich per Knopf an der Heckklappe. Der Knopf auf der Fernbedienung sowie der Schalter im Cockpit kann nur zum Öffnen verwendet werden. Nimmt man den Touran als Fünfsitzer, kann man die Klappe darüber auch schließen. Die Ladekante liegt in einer Höhe von nur 64 Zentimeter über der Straße. Damit ist sie zum

angenehmen Be- und Entladen in einer angenehm niedrigen Position. Der durchwegs ebene Kofferraumboden wirkt sich ebenso positiv auf das Beladen aus.

⊖ Der Kofferraum ist richtig vielseitig, aber bei der Beleuchtung muss man mit einer einzigen Lampe klarkommen. Diese kann man aber immerhin entnehmen und als Taschenlampe nutzen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die fünf Rücksitze lassen sich einzeln umklappen. Die drei Sitze in der dritten Reihe jedoch nur von der Seite aus, vom Kofferraum aus ist ohne Kletterei nur das Umklappen der Lehnen der dritten Reihe möglich. Die Gurte der äußeren Sitzplätze haben keine Halterung, jedoch können sie auch nicht im Klappmechanismus eingeklemmt werden. Serienmäßig lässt sich auch die Beifahrersitzlehne umklappen, was dann eine sehr lange Ladefläche ermöglicht. Nimmt man jedoch optionale Sitze mit wertigeren Bezügen oder mehr Einstellmöglichkeiten, entfällt die Klappmöglichkeit. Ein Gepäcktrennnetz ist optional erhältlich. Kleinkram kriegt man an Taschenhaken, in seitlichen Ablagen, über das Schienensystem mit einhängbarem Netz oder auch in einem Netz am Kofferraumboden fixiert: Es gibt für quasi jede Art von Ladegut die passende Option.

⊖ Der Mittelgurt der zweiten Sitzreihe ist am Dach befestigt und muss also vor dem Umklappen der Rücksitzlehne eventuell ausgehängt werden.



Der Touran überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist nüchtern und übersichtlich gestaltet, was man als Kompliment verstehen sollte: Fast alle Funktionen sind selbsterklärend. Der Testwagen ist optional mit dem Audio-/Navigationssystem Composition Pro ausgestattet, welches sich einfach bedienen lässt und sich in einer angenehmen Höhe befindet. Die Instrumente sind serienmäßig analog, gegen Aufpreis gibt es Digitalinstrumente. Der Testwagen hat die analogen Zeiger in Verbindung mit der größeren Variante des Bordcomputers an Bord - das digitale Kombiinstrument vermisst man nie. Zudem stellt sich bei echten Zeigern und Ziffern die Frage nach Ruckelfreiheit oder Bildschirmauflösung schlichtweg nicht. Die Ablesbarkeit ist hervorragend. Im Allgemeinen ist bis auf den etwas schüchtern links unten angebrachten Lichtdreheschalter alles im Touran

gut zu sehen, die Beschriftungen sind eindeutig. Die Klimatisierung lässt sich einfach bedienen und ist klar vom restlichen System getrennt, jedoch etwas tief montiert. Das Lenkrad kann man einfach und ausreichend weit in Höhe und Tiefe einstellen, somit findet jeder in Kombination mit der guten Sitzverstellung eine passende Fahrposition. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik, offene Türen und Klappen werden im Kombiinstrument angemahnt, der Bordcomputer versorgt umfangreich mit Informationen zu Fahrzeugzustand und Reisedaten, die Schalter sind umfangreich beleuchtet: Der Touran gibt sich keine Blöße.

⊖ Ein Regen- und Lichtsensor ist beim Touran aufpreispflichtig.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig kommt der Touran Highline mit dem Radio "Ready to Discover", welches sich über einen 20-Zentimeter-Touchscreen bedienen lässt. Freisprechen, per Bluetooth Musik streamen und analoges/digitales Radio (DAB+) gehören

zum Funktionsumfang, schon der Name verrät zudem: Nachträglich kann man noch eine Navigationsfunktion freischalten.

Das im Testwagen verbaute, aufpreispflichtige Navigationssystem Discover Pro kommt mit einem 23,4 Zentimeter großen Bildschirm, verzichtet dann aber auf den Lautstärkedrehregler: Schade, weil dieser bei weitem besser geeignet ist, die Lautstärke mit geringer Ablenkung vom Straßenverkehr einzustellen, als die Touchflächen des Discover Pro. Apple Carplay (wireless) und Android Auto gibt es genauso in der Aufpreisliste wie eine induktive Ladeschale für das Handy. Serienmäßig sind auch schon einige Online-Dienste, die VW unter dem Begriff We Connect zusammenfasst. Über das Smartphone kann man aus der Ferne diverse Statusmeldungen

oder auch die Parkposition abfragen. Aufpreispflichtig sind weitergehende Online-Dienste namens We Connect Plus. Deren Nutzung ist das erste Jahr kostenfrei (bei Discover Pro drei Jahre), im Anschluss schlägt die Verlängerung der Online-Services um ein Jahr mit 75 Euro (mit Online Navigation 145 Euro) und um zwei Jahre mit 119 Euro (mit Online Navigation 239 Euro) zu Buche. WeConnect Plus bietet zudem u. a. Online-Verkehrsinformationen und -Kartenaktualisierung, Webradio und WLAN-Hotspot. VW informiert auf seinen Internetseiten über die aktuell verfügbaren Dienste.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist eine Paradedisziplin des Vans. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht bis zu einer Personengröße von 1,95 Metern, die Kopffreiheit würde sogar noch größeren Personen genug Platz bieten. Die großen Fensterflächen tragen außerdem zum sehr luftigen und angenehmen Raumgefühl bei.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch in Reihe zweist der Sitzkomfort gut. Sind die vorderen Sitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht der Platz für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 Metern. Durch die drei einzeln verschiebbaren Einzelsitze haben auch drei Erwachsene ausreichend Platz, ohne dass es kuschelig wird. Das gesamte Raumgefühl ist auch hier wieder durch die großen Fenster sehr gut, das optionale Panoramadach steigert die Luftigkeit nochmal deutlich. In der optionalen dritten Sitzreihe geht es dann aber schon etwas beengt zu, gerade was die Beinfreiheit für Erwachsene betrifft. Zum Glück lassen sich die vorderen drei Einzelsitze in



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

ihrer Längsposition verschieben, wodurch an Beinfreiheit gewonnen wird, dadurch können hinten auch Erwachsene eine etwas längere Strecke zurücklegen. Am besten aber setzt man einfach die Kinder nach hinten, die schaffen dort auch eine Urlaubsfahrt. Auch wenn die Passagiere von Platz sechs und sieben im Kofferraum sitzen, vermitteln die auch dort großen Fenster ein immer noch angenehmes Gefühl.

1,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Der VW-Van bietet eine überzeugende Variabilität, wie es sich für einen Van gehört. So lassen sich die Rücksitze einzeln längs verschieben und der Beifahrersitz lässt sich je nach Ausstattung umklappen, so dass ein noch größerer Laderaum entsteht. Auch an Ablagen wurde nicht gespart, vorn lassen sich Eineinhalbliter- und hinten auch noch Einliter-Flaschen unterbringen und ganz hinten im Kofferraum gibt es nochmals

Getränkehalter für die dritte Sitzreihe. Außerdem befinden sich gegen Aufpreis an den Lehnen von Fahrer- und Beifahrersitz jeweils ein Klappstisch mit ausziehbarem Getränkehalter. Unter den Vordersitzen gibt es Schubladen, außer in Verbindung mit Leder- oder ErgoActive-Sitzen. Desweiteren wurden noch Staufächer im Dachhimmel untergebracht. Das Handschuhfach ist klimatisiert, aber nicht abschließbar.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Das im Testwagen verbaute optionale adaptive Fahrwerk erweist sich als guter Begleiter auf allen Straßenlagen. Es zeichnet sich durch eine große Spreizung zwischen den

einzelnen Fahrmodi (Comfort, Normal, Sport) aus. Vor allem im Comfort-Modus gibt sich der Touran größte Mühe, feine Unebenheiten zu schlucken und größere Bodenwellen sachte

wogend zu beschreiten. Möchte man ein etwas verbindlicheres Verhalten, kann man über den Sportmodus das Wogen quasi ausschalten, der Wagen rollt gerade in der Stadt dann aber auch trockener ab. Der Normalmodus liegt dazwischen und passt für

die meisten Fahrernaturen. Hindernisse wie Querfugen, Kanaldeckel oder Kopfsteinpflaster bringen den Van unabhängig von der Einstellung nie aus seinem eher komfortabel ausgerichteten Konzept.

1,9 Sitze

⊕ Im Touran sitzt es sich äußerst angenehm und bequem, so dass auch größere Distanzen gut bewältigt werden können. Die Vordersitze bieten dem Rücken einen guten Halt, der Seitenhalt geht auch in Ordnung, die Beinauflage sollte den meisten Staturen genügen. Die Vordersitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch in Höhe sowie Sitz- und Lehnenneigung einstellen, auch die Vierwege-Lordosenstütze (Serie: Zweiwege) ist elektrisch. Für beide Vordersitzegibtes auch eine Massagefunktion in der Aufpreisliste. Auch auf der Rückbank reisen die Passagiere aufgrund der Einzelsitze komfortabel, die Beinauflage fällt zwar etwas geringer aus, aber dem Rücken wird ein angenehmer Halt vermittelt. Zusätzlich lassen sich die

Lehnen der äußeren Sitze in der Neigung verstellen, ansonsten lassen sich die drei Sitze auch in einem guten Bereich in der Längsposition verstellen. Die integrierten Kindersitze für die äußeren Plätzen mit den passenden Kopfstützen sind praktisch und eine Überlegung wert. In Reihe drei ist der Komfort etwas eingeschränkt, die Position der Lehne ist zwar in Ordnung aber die Beinfreiheit ist eingeeengt, daher sind diese Sitze am besten für Kinder geeignet, es sei denn die Passagiere in Reihe zwei verschieben ihre Sitze leicht nach vorne, dann finden auch Erwachsene für eine bestimmte Distanz ausreichend Platz.

2,6 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei Tempo 130 km/h geht beim Touran gerade angesichts der höher aufbauenden Karosserie in Ordnung, der Schallpegel beträgt 67,8 dB(A). Ansonsten halten sich Wind- und Motorengeräusche

angenehm zurück, so dass eine Unterhaltung oder auch ein Telefonat problemlos möglich sind. Der Motor ist nie störend, auch nicht unter Volllast.

1,3 Klimatisierung

⊕ Beim Touran Highline ist eine Klimaautomatik mit Dreizonen-Temperaturregelung dabei, genauso wie beheizbare Vordersitze. Die Heizung für hintere Außensitze, Frontscheibe und Lenkrad kostet extra. Um der Sonneneinstrahlung im Fahrzeug entgegen zu wirken, gibt es für den Touran optional getönte Seiten- und Heckscheiben. Auch Sonnenrollos für die hinteren Seitenfenster kosten

Aufpreis. Über ein Bedienpanel in Reihe zwei lässt sich dort ebenfalls die Temperatur separat einstellen. Prima: Ausrichtung und Intensität aller Lüftungsdüsen können unabhängig voneinander justiert werden - heutzutage auch in der VW-Welt keine Selbstverständlichkeit mehr.

⊖ Für die dritte Sitzreihe gibt es keine Sitzheizung.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

Den Zweiliter-Dieselmotor gibt es im Touran mit 150 PS oder 115 PS, jeweils entweder mit Sechsgang-Handschaltung oder Siebengang-DSG. Einen Benziner gibt es nur mit 150 PS, ebenfalls mit den beiden Getriebevarianten.

⊕ Die im Testwagen verbaute, stärkere Variante des Dieselmotors sorgt mit einem Drehmoment von 340 Nm und dem Siebengang-DSG für ordentliche Fahrleistungen, daran

ändert auch das Testwagen-Leergewicht von 1.720 Kilogramm nichts. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h dauert knapp 6,5 Sekunden. Auch von 15 auf 30 km/h geht es in flotten 1,4 Sekunden. Wichtig ist dies vor allem, um sich zügig in den fließenden Verkehr einzufädeln. Laut VW läuft der Touran mit diesem Motor 206 km/h Spitze und sprintet bei Bedarf in 9,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor verhält sich zurückhaltend und unaufgeregt, ist jedoch immer hörbar. Seine volle Kraft von 340 Nm liegt bereits bei knapp über 1.700 Touren an, im Anschluss zieht er gleichmäßig und kraftvoll durchs Drehzahlband, Richtung

4.000 Umdrehungen geht ihm dann die Puste langsam aus. Unter Last fängt der Diesel leicht zu Brummen an, laut wird er aber nie.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Dieses aktuelle Getriebe haben die Ingenieure inzwischen wirklich gut im Griff, Anfahren klappt sauber und

harmonisch, die Gänge eins und zwei werden gerade beim Kaltstart sehr deutlich verschliffen. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist sehr lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.000 Touren - dank seines angemessenen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Touran ist zwar ein Van, allerdings ein äußerst fahraktiver. Der hohe Aufbau hemmt die Fahrstabilität nicht, Lastwechsel und Fahrbahnverwerfungen interessieren den Touran kaum. Bemerkenswert: Fahrdynamik ist dem Touran durchaus kein Fremdwort. Beim ADAC Ausweichtest fährt er

sehr sicher und mit zielgerichteten und wohldosierten ESP-Eingriffen durch den Parcours. Zudem liegen die erzielbaren Durchfahrtsgeschwindigkeiten auf hohem Niveau. Die Traktion liegt dank der Antriebsschlupfregelung auf gutem Niveau, ein Allradantrieb ist nicht verfügbar.

2,1 Lenkung

⊕ Auch die gelungene Lenkung trägt zum angenehmen Fahrverhalten bei. Die sauber erfühlbare Zentrierung hilft auf der Autobahn beim entspannten Dahinrollen, auf der Landstraße sorgen die passenden Lenkkräfte für ein gutes

Fahrgefühl. Die beiden Achsen setzen Lenkbefehle sauber um, so dass man kurvige Straßen präzise durchfahren kann. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich in Grenzen.

2,5 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt im Mittel von zehn Messungen 35,3 Meter, ein guter Messwert -

heutzutage sollte ein kürzerer Weg aber drin sein. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind sehr gut.

1,5 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Touran gibt es einiges an aktiver Sicherheitsausstattung, die wichtigste ist serienmäßig: der Front Assist. Dieses System warnt vor potentiellen Zusammenstößen mit Fahrzeugen in der Fahrspur des Vans und kann auch selbstständig eine Bremsung einleiten. Auch eine Müdigkeitserkennung ist serienmäßig, ebenfalls ein Geschwindigkeitsregler mit -begrenzer. Spurhalteassistent, Totwinkelassistent mit Warnung auch vor rückwärtig kreuzendem Verkehr, Verkehrszeichenerkennung, Abstandshaltetemomat und ein Reifendruckkontrollsystem mit Sensoren in den Rädern kosten Aufpreis.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Der VW Touran ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es auf der Fahrerseite einen Knieairbag. Der Touran Highline hat auch die hinteren Seitenairbags serienmäßig, die für den Comfortline Aufpreis kosten. Insgesamt erreicht der Touran ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm, allerdings ist dieser bereits recht lange her (Stand: 09/2015). Für die Insassensicherheit konnte der Van 88 Prozent der möglichen Punkte einfahren. Um nach einem Aufprall eine mögliche Folgekollision zu verhindern, ist der Touran mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, welche den Wagen nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand abbremst. Vor einer drohenden Kollision ergreift der VW vorbereitende Maßnahmen, wie die Straffung der Gurte oder das Schließen der Fenster. bis auf einen Spalt. Die Kopfstützen reichen vorn bis zu einer Personengröße von fast zwei Metern. Im Infodisplay wird der Fahrer über den Anschnallstatus seiner Passagiere informiert, diese werden auch mit einem Warnton darauf aufmerksam gemacht, den Sicherheitsgurt anzulegen.

⊖ Die Kopfstützen in der hinteren Reihe reichen leider nur bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 Metern.

1,3 Kindersicherheit

⊕ Ein Van ist klassischerweise ein Familienfahrzeug, sollte also für Kinder und Kindersitze gut gerüstet sein. Der Touran macht vor, wie das geht. Auf allen sechs Plätzen des Testwagens lassen sich Kindersitze mit den Gurten einwandfrei befestigen - durch die verschiebbaren Sitze in Reihe zwei können auch tatsächlich sechs Kindersitze gleichzeitig in den Touran.

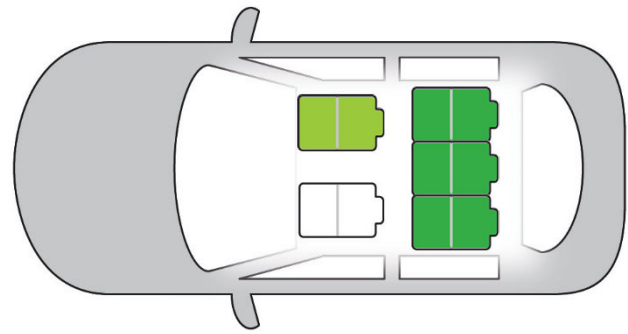
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Die äußeren Sitze in der zweiten Reihe und die beiden Sitze der dritten Reihe bieten zudem Isofix-Aufnahmen mit i-Size-Kennzeichnung. Gegen Aufpreis kann man bei den beiden äußeren Sitze der zweiten Reihe Sitzerrhöhungen ausklappen, die es zusammen mit speziellen Kopfstützen mit Seitenwangen und Gurtführung ermöglichen, auch spontan Kinder mitzunehmen. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Fahrzeugschlüssel deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Die Kindersicherung für die Fondtüren kann vom Fahrerplatz aus auf Tastendruck für beide Türen separat aktiviert werden. Bei den Crashtests erreicht der Touran im Bereich der Kindersicherheit 89 Prozent der möglichen Punkte.

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)

2,9 Fußgängerschutz

Die Auswertung der Crashtests ergab 71 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz. Die Motorhaube stellt sich bei einem Fußgänger-Frontalunfall leicht auf, um den Aufprall auf die Haube weicher zu gestalten.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem kann auch Fußgänger erkennen, um Unfälle im besten Fall gleich zu vermeiden.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest genehmigt sich der 150 PS starke Diesel mit DSG sechs Liter auf 100 Kilometer. Dieser Wert ist angesichts der Größe und des Gewichts noch vertretbar. Bei der CO₂-Bilanz schneidet der Touran absolut gesehen mit 191 g/km nicht besonders gut ab und erreicht somit nur 20 von 60 möglichen Punkten. Der VW braucht im Ecotest pro 100 Kilometer

6,1 Liter in der Stadt, 5,3 Liter auf der Landstraße und 7,2 Liter auf der Autobahn.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus, hier kommt dem Touran neben dem Partikelfilter der SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung zu Gute. Einzig im ADAC-eigenen Autoabgaszyklus mit hohem Volllastanteil sind die NO_x-Emissionen leicht erhöht, was bei den strengen Kriterien des ADAC Ecotest aber natürlich für eine Abwertung sorgt. Damit fährt der VW 30 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel ein. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Touran TDI mit 150 PS auf 55 Punkte im ADAC Ecotest, was für drei von fünf Sternen reicht.

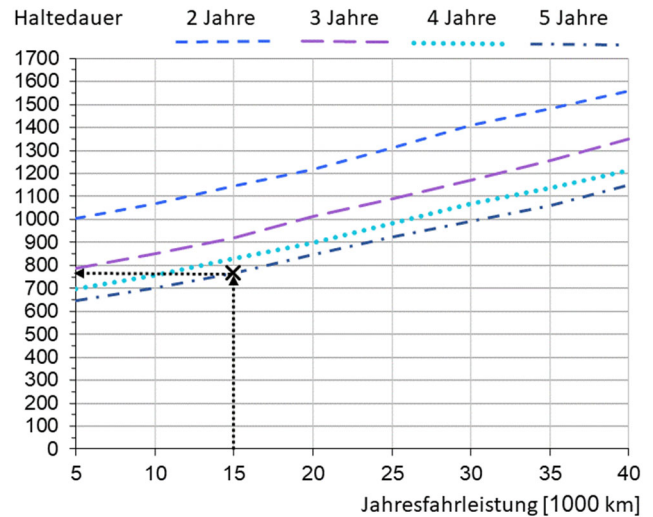
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

39.859 Euro möchte VW für einen Touran Highline mit 150 Diesel-PS und DSG mindestens haben. Natürlich ist damit das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht: Der zugegebenermaßen sehr gut ausgestattete Testwagen kostet nicht ganz 54.000 Euro. A bisserl was geht dann aber natürlich noch, wie etwa das Panoramadach. Den Einstieg in die Touran-Welt markiert der 150 PS starke Benziner in der Ausstattung Comfortline, der kostet knapp über 31.000 Euro. Bei der Fahrzeuggarantie zeigt sich VW knausrig, mehr als zwei Jahre gibt es serienmäßig nicht. Der Kunde kann die Garantie beim Kauf um zusätzliche drei Jahre und bis zu einer maximalen Laufleistung von 150.000 Kilometern verlängern. Die jährliche KFZ-Steuer für den Diesel-Touran mit 150 PS beträgt stattliche 286 Euro, die Versicherungsklassen sind im Rahmen (KH: 14, TK: 23, VK: 19).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 765 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE AKTUELLEN MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF ACT	2.0 TDI SCR
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1600
0-100 km/h [s]	9,3	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	209	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,7 S	4,5/5,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	131/152	118/137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/20	16/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	156	279
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	716	714
Preis [Euro]	31.840	32.745

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

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
36DG, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,5/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	118/143 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.527/1.829/1.659 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	834/1.980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturao P7
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,3/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	159 g/km (WTW* 191 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1720/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/890/1.820 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	112 Euro	Wertverlust	479 Euro
Monatliche Gesamtkosten	765 Euro		
Steuer pro Jahr	286 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/23		
Basispreis Touran 2.0 TDI SCR Highline DSG (7-Gang)	39.859 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.901 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.968 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.019 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.009 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	327 Euro°
Fernlichtassistent	ab 327 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/312 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	210 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	288 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	312 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	380 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.077 Euro°
Spurwechselsassistent	565 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	541 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/463 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/249 Euro
Lenkradheizung	132 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	858 Euro°
Metalllackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.365 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.