



## VW Touran 1.5 TSI OPF ACT Highline DSG

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

Bereits seit 2015 ist die zweite Generation des VW Touran auf dem Markt und damit ein echter Dauerläufer. Eine große Modellüberarbeitung gab es seitdem nicht, VW hat den Kompakt-Van mit kleineren Infotainment- und Antriebsupdates auf dem Stand der Technik gehalten. Einen Nachfolger wird es aller Voraussicht allerdings nicht geben - die große Beliebtheit der SUV schlägt sich in sinkenden Verkaufszahlen der praktischen Vans nieder. Das ist aus rationaler Sicht schwer nachzuvollziehen. Im Vergleich zu den meisten SUV stellt der Touran auf seinen rund 4,50 m Länge deutlich mehr Platz zur Verfügung – auf Wunsch sogar für bis zu sieben Personen. Der Wahrheit halber sei aber gesagt, dass die beiden Sitze in der dritten Reihe allenfalls Kindern auf längeren Strecken zuzumuten sind. Im Cockpit sieht man dem Touran an, dass er bereits einige Jahre auf dem Buckel hat. In puncto Bedienbarkeit muss das jedoch nicht von Nachteil sein, ganz im Gegenteil. Der Wolfsburger verfügt noch über eine separate Klimabedieneinheit und haptische Tasten für elementare Fahrzeugfunktionen. Auch antriebseitig setzt VW auf Bewährtes, aktuelle Mild-Hybrid-Technik, wie man sie beispielsweise im Golf findet, bleibt dem Touran verwehrt. Unter der Haube des Testwagens steckt der bekannte 1,5-l-Turbobenziner, der es auf 150 PS bringt und für vollkommen ausreichende Fahrleistungen sorgt. Der Testverbrauch liegt bei recht hohen 7,1l/100 km – hier wirken sich der im Vergleich zu einer Kompaktlimousine hohe Aufbau und das stattliche Gewicht von 1,6 t nachteilig aus. Das Fahrwerk bietet hingegen kaum Anlass zur Kritik. Besonders mit den optionalen Adaptivdämpfern bietet der VW einen sehr ausgewogenen Federungskomfort bei gleichzeitig hoher Fahrstabilität.

Der Touran ist somit auch nach siebenjähriger Bauzeit eine absolute Kaufempfehlung besonders für Familien - so viel Platz auf wenig Raum bietet aktuell kaum ein anderes Fahrzeug. Leider dürften die happigen Preise oftmals die Familienkasse sprengen, der Testwagen bringt es auf über 55.000 Euro. **Konkurrenten:** BMW 2er Active Tourer, Dacia Jogger, Renault (Grand) Scénic.

- ⊕ Platz für drei Kindersitze in der zweiten Sitzreihe, komfortable und sichere Fahreigenschaften, großzügige Platzverhältnisse auf kleinem Raum
- ⊖ Platzangebot in dritter Sitzreihe eingeschränkt, Kopfstützen im Fond mit geringer Höhe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,9

### Zielgruppencheck

	Familie	1,8
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,4
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Touran überzeugt. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen 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.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Mit seinem 58 Liter fassenden Tank und einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 7,1 l/100 km muss der Touran nach rund 815 km wieder an die Tankstelle. Auch die Zuladung des Testwagens ist mit 650 Kilogramm für den Urlaub angemessen. Wem das nicht reicht, der kann noch einen Anhänger an den Haken nehmen, dieser darf gebremst maximal 1,5 t wiegen. Verfügt der Anhänger über keine eigene Bremse, so bleibt es bei den standardmäßigen 750 kg. Durch die

recht hohe Stützlast von 80 kg 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, weshalb man auch weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel bekommt.

### 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.

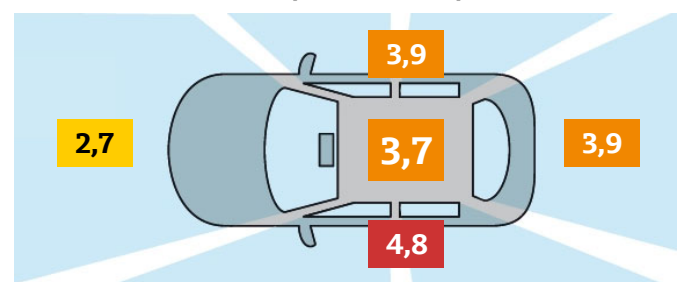


Besonders nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der nicht voll versenkbaren Fondkopfstützen und relativ breiter Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

⊕ Der Touran lässt sich durchaus gut abschätzen, auch die Innen- und Außenspiegel bieten einen guten Blick. Die serienmäßigen Parksensoren helfen im Front und

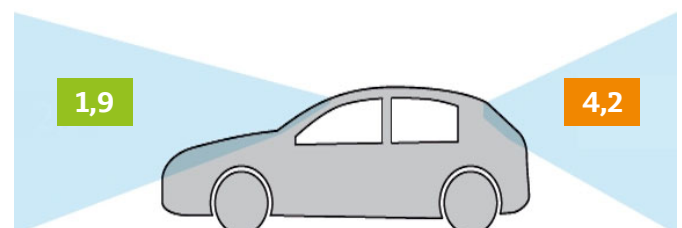
#### Rundumsicht

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.



Heckbereich. LED-Scheinwerfer hat der Touran Highline immer an Bord, genauso wie Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion. Gegen Aufpreis gibt es einen statischen Fernlichtassistenten oder in Verbindung mit den intelligenten Scheinwerfern des IQLighting 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.

## 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.

⊖ 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](http://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.

## 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 allerdings auf den Stauraum eines Porsche 911: Dann muss man sich mit 130 l begnügen.



Die mit ca. 64 cm relativ niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

## 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 abstehende Heckklappenschloss achten. Die Öffnung des 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.

## 2,0 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.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,1 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 Discover Pro ausgestattet, welches zwar gut erreichbar, aber vergleichsweise weit unten platziert ist, wodurch man beim Bedienen den Verkehr aus den Augen verliert. Hinzu kommt, dass im Vergleich zum „kleineren“ Discover Media auf die Drehregler für Lautstärke und das Zoomen/Scrollen verzichtet wurde. Die Instrumente sind im Highline serienmäßig digital ausgeführt, die Ablesbarkeit reicht allerdings nicht an die der konventionellen Rundinstrumente aus dem Comfortline heran - unterhalb der digitalen Zeigernadel verschwindet die Skalierung, was das Ablesen der exakten Geschwindigkeit und Drehzahl erschwert. Im Allgemeinen ist bis auf den etwas schüchtern links unten angebrachten Lichtdrehregler 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 - das ist besonders in der höchsten Ausstattungsstufe Highline mehr als kleinlich.



Der Touran überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität sowie einer weitgehend funktionellen Bedienung.

## 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig ist der Touran Highline mit einem DAB-Radio samt Bluetooth-Audiostreaming und zwei USB-Anschlüssen ausgestattet. Apple Carplay (wireless) und Android Auto gibt es genauso in der Aufpreisliste wie eine induktive Ladeschale für das Handy. Wer ein festinstalliertes Navigationssystem möchte, muss zum „Discover Media“ oder dem Topsystem „Discover Pro“ greifen. Letzteres hat den Nachteil, dass es im Gegensatz zum Discover Media-System

keine Drehregler für Lautstärke und das Scrollen bzw. Zoomen besitzt.

Serienmäßig sind einige Online-Dienste, die VW unter dem Begriff We Connect zusammenfasst. Über das Smartphone kann man aus der Ferne beispielsweise diverse Statusmeldungen oder auch die Parkposition abfragen.

## 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 zwei ist 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 beengter zu, gerade was die Beinfreiheit für Erwachsene betrifft. Zum Glück lassen sich die vorderen drei Einzelsitze in 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.



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

## 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 im Touran Highline serienmäßigen „Top-Komfortsitze“ bieten dem Rücken einen guten Halt, der Seitenhalt geht auch in Ordnung, die Beinauflage sollte den meisten Staturen genügen. Sie lassen sich gegen Aufpreis elektrisch in Höhe sowie Sitz- und Lehnenneigung einstellen, auch die Vierwege-Lordosenstütze (Serie: Zweifache) ist elektrisch. Für beide Vordersitze gibt es auch eine Massagefunktion in der Aufpreisliste, die sich allerdings auf den Lendenbereich beschränkt. 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 eingengt, 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.

## 2,7 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei Tempo 130 km/h geht beim Touran gerade angesichts der höher aufbauenden Karosserie in Ordnung, der Schallpegel beträgt 67,7 dB(A). Ansonsten halten sich Wind- und Motorengeräusche

angenehm zurück, so dass eine Unterhaltung oder auch ein Telefonat problemlos möglich sind. Der Motor hält sich bei gemächlicher Fahrweise erfreulich zurück und dringt nur bei höheren Drehzahlen akustisch in den Vordergrund.

## 1,4 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Dank Turbounterstützung liefert der Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm an das Getriebe. In Kombination mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der Touran vollkommen ausreichende Fahrleistungen ab, der Wunsch nach dem durchzugsstärkeren Diesel kommt nicht auf. Der Überholvor-

gang von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,4 s, für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h benötigt man glatte sieben Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde.

## 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er den Touran recht druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck ist zu spüren, es ergibt sich ein recht rauer

Motorlauf. Dennoch dringen wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen des Motors neigt der Benziner zum Dröhnen und wird recht laut.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, sodass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, die Gangwechsel sind hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, VW hat das Anfahrverhalten inzwischen

gut im Griff. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Bedienung ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den sieben recht eng gestuften Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist serienmäßig an Bord.

## 2,4 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.

### 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.

### 2,8 Bremse


Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt im Mittel von zehn Messungen 36,0 m – ein guter Wert, heutzutage

sollte ein kürzerer Weg aber drin sein. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit sind tadellos.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung ist beim Touran Highline erfreulich umfangreich. Der serienmäßige Front Assist warnt vor potentiellen Zusammenstößen mit Fahrzeugen in der Fahrspur des Vans und kann auch selbständig eine Bremsung einleiten. Auch Müdigkeitswarner, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) gehören zum Serienumfang. Gegen Aufpreis zeigt der VW aktuelle Geschwindigkeitslimits an, zentriert das Fahrzeug in der Fahrbahn und kann es bei einem medizinischen Notfall das automatisch zum Stehen bringen.



**Reifendruck-Kontrollsystem**  
Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem kann optional geordert werden

### 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

## 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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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	Serie



Reihe zwei können auch tatsächlich sechs Kindersitze gleichzeitig in den Touran. 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 Sitzerhöhungen 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.

### 3,1 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.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest genehmigt sich der 150 PS starke Turbodiesel mit DSG 7,1 l/100 km. Dieser Wert ist angesichts der Größe und des Gewichts noch vertretbar. Bei der CO2-Bilanz schneidet der Touran absolut gesehen mit 195 g/km nicht besonders gut ab und erreicht somit nur 18 von 60 möglichen Punkten. Der VW braucht im Ecotest 7,1 l in der Stadt, 6,3 l auf der Landstraße und 8,4 l/100 km auf der Autobahn.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich erfolgreich um die Partikelemissionen, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Die sonstigen Schadstoffemissionen liegen ebenfalls weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht, das kostet ein paar Zähler. So erhält der Touran 1.5 TSI DSG für den Bereich Schadstoffe 47 von 50 möglichen Punkten. Zusammen

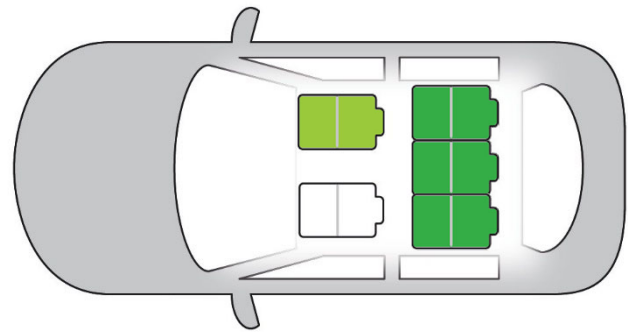
## 2,9 AUTOKOSTEN

### 2,9 Monatliche Gesamtkosten

39.775 Euro möchte VW für einen fünfsitzigen Touran 1.5 TSI Highline mit optionalem Doppelkupplungsgetriebe

### 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)

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

### Verbrauch

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

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

mit den 18 Punkten für den CO2-Ausstoß ergeben sich 65 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

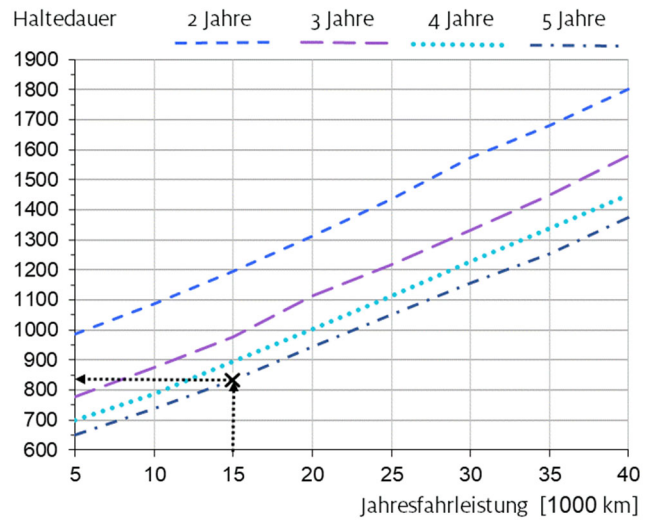
mindestens haben. Natürlich ist damit das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht: Der zugegebenermaßen sehr gut

ausgestattete Testwagen kostet über 55.000 Euro – viel Geld für einen Familienvan der Kompaktklasse. Der Einstieg in die Touran-Welt beginnt bei knapp über 35.000 Euro mit dem 150 PS starken Benziner in der Ausstattung Comfortline.

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 Touran mit 150 Benziner-PS beträgt stattliche 141 Euro, die Versicherungsklassen bleiben dank der günstigen Einstufungen ebenfalls im Rahmen (KH: 13, TK: 20, VK: 18).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 834 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Touran 1.5 TSI OPF ACT Comfortline	Touran 2.0 TDI SCR Comfortline	Touran 2.0 TDI SCR Comfortline DSG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	90 (122)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,3	10,8	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	209	195	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,7   S	4,5/5,2   D	4,6/5,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	131/152	118/137	121/142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/18/20	16/19/21	14/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	156	279	291
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	813	862
Preis [Euro]	35.165	36.125	40.880

#### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -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	1.515/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	834/1.980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 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)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,3/8,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	169 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/650 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/890/1.820 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>189 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>64 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>94 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>487 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	834 Euro		
Steuer pro Jahr	141 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/20		
Basispreis Touran 1.5 TSI OPF ACT Highline DSG (7-Gang)	41.220 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.12.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.396
Km-Stand bei Testbeginn	4.626 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	1.045 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.130 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	327 Euro°
Fernlichtassistent	ab 155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	215 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	295 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 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	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 570 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/255 Euro
Lenkradheizung	135 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	890 Euro°
Metalllackierung	660 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.400 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	1,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	1,6	<b>Umwelt/Ecotest</b>	<b>2,8</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Verbrauch/CO2	4,2
Federung	1,8	Schadstoffe	1,3
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,4		

Stand: Juli 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner