



VW Touareg 3.0 V6 TDI SCR Elegance 4MOTION Tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Der Touareg ist unter den VW-Modellen eigentlich am wenigsten "Volkswagen". Denn mit Preisen jenseits der 75.000-Euro-Marke kommt das dicke SUV nicht gerade für die breite Masse in Frage. Als Nischenmodell taugt er aber durchaus, denn VW verbaut im Touareg interessante und aufwendige Technik. So sind die Geländeeigenschaften nicht von schlechten Eltern, gerade mit der optionalen Luftfederung bietet er eine erhebliche Bodenfreiheit. Wer einen schweren Anhänger ziehen muss, ist beim Touareg ebenfalls in guten Händen - bis zu 3,5 t sind möglich. Hilfreich sind dabei der Allradantrieb und der kräftige V6-Dieselmotor, wobei schon die "schwächere" Version mit 231 PS den meisten Anforderungen gerecht werden dürfte. Als Reisewagen taugt der große VW ebenfalls, denn der Fahrkomfort ist sehr angenehm und das Platzangebot üppig. Allerdings könnte dann bei der Reisegelegenheit auffallen, dass der Innenraum stellenweise doch recht schlicht gestaltet ist und den Erwartungen an ein 100.000-Euro-Auto (Testwagenpreis 107.010 Euro) nicht gerecht werden kann. Mit dem Facelift hat VW sein großes SUV innen sichtbar aufgewertet, aber angesichts der zahlreichen harten Kunststoffe bleibt nach wie vor Optimierungspotenzial. Das hat auch der Motor, der bei niedrigen Drehzahlen noch immer nur schwerlich in Schwung kommt. Immerhin kann er mit entsprechender Disziplin am Gaspedal sparsam sein, so dass man mit dem 75-l-Tank auch mal über 1.000 km ohne Tankstopp fahren kann. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, Genesis GV80, Mercedes GLE.

- ⊕ komfortables Fahrwerk und agile Fahreigenschaften (mit optionaler Luftfederung), viele Assistenten lieferbar, gute Fahrleistungen, geräumiger Innenraum
- ⊖ sehr hoher Anschaffungspreis, teils kosten wichtige Ausstattungen (Assistenten) dennoch Aufpreis, Materialien im Innenraum verbessert, aber der Preisklasse nicht angemessen, ausgeprägte Anfahrschwäche, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 5,3

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Touareg ist tadellos verarbeitet, die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Zwei Gasdruckfedern heben die Motorhaube an und halten sie offen. Den Unterboden haben die Wolfsburger gut verkleidet und an mehreren Stellen extra geschützt. Auch den Innenraum hat VW sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Beim Material hat man jedoch 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.

Auch wenn VW seit dem Facelift etwas mehr hübsche Materialien verbaut, angesichts des Fahrzeugpreises ist es mit einem Lederbezug für Teile der Mittelkonsole nicht getan. Zu viele Oberflächen sind noch hart ausgeführt - viele Stellen mögen mit Softlack überzogen sein, können aber weder optisch noch haptisch begeistern. Teile der Türverkleidungen werden noch im Zuge des optionalen erweiterten Lederpakets

2,9 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 schmalen 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 Testwagens trotz üppiger Ausstattung bis 502 kg betragen - für ein SUV mit viel Platz standesgemäß, denn für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genügt das. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Touareg als Zugfahrzeug, die maximale Anhängelast von 3,5 t bei gebremsten Anhängern fällt sehr hoch aus; ungebremste dürfen bis 750 kg wiegen. Volkswagen erlaubt eine Stützlast von bis zu 140 kg, das lässt viele Freiheiten. Auf dem Dach dürfen mit dem Serienfahrwerk nur 75 kg transportiert werden, mit optionaler Luftfederung dagegen 100 kg. Eine Dachreling erleichtert die Befestigung, sie kostet aber Aufpreis. Ein im Ernstfall meist

2,2 Licht und Sicht

Mäßig abschätzbar sind die Enden des Fahrzeugs. So entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers weitgehend, das Heck kann er über die Fensterunterkante in etwa abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Touareg nur ausreichend ab, vor allem die breiten hinteren Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach draußen deutlich. Der Innenspiegel blendet

aufgehübscht. Die in dieser Klasse üblichen veredelten Materialien und feinen Details gibt es im Touareg nicht. Die Becherhalter hätten wenigstens ein Rollo zum Abdecken verdient, wenn schon die jeweils vier "Haltenasen" keinen besonders langlebigen Eindruck machen.

⊖ Auch nach dem Facelift muss der Kofferraumboden noch mit einem billig wirkenden Kunststoffgriff zum Anheben auskommen. Dieser Griff entriegelt nicht wie meist üblich den Kofferraumboden, denn eine feste Arretierung hat VW nicht vorgesehen. Genauso wie eine Gasdruckfeder, die den aufgestellten Boden offen halten würde; stattdessen gibt es einen metallenen Haltestab, dessen unsaubere Gussgrate am oberen Ende auffallen. Bei nicht sorgsamem Gebrauch verkratzt das scharfkantige Ende den Kunststoff am Kofferraumboden, weil eine Kappe oder eine Ummantelung weggelassen wurden.

wenig hilfreiches Reifenpannenset ist Serie, immerhin gibt es ein Notrad als Option (dann sind Wagenheber und Radmutternschlüssel auch an Bord). Mit dem aufpreispflichtigen 90-l-Tank hat der Touareg V6 TDI mit 231 PS auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 1.110 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, liegt die Reichweite bei rund 925 km.

⊖ Mit seiner stattlichen Breite von 2,21 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seiner Länge von gut 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.



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

serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion ebenfalls ohne Aufpreis in der Elegance-Ausstattung. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt nur der Fahreraußenspiegel. Die Spiegelheizung ist Serie, ebenso die beheizte Scheibenwaschanlage. Im Vergleich zum Vor-Facelift zeigt sich VW bei den Parksensoren und Parkhilfen spendabler, Sensoren für Front und Heck sowie für den Einparkassistenten sind aufpreisfrei an Bord. Genauso dabei die vier Kameras für ein 360-Grad-Bild von der Fahrzeugumgebung, die Heckkamera hat zusätzliche eine Waschdüse - besser als nichts, dennoch wäre eingeklappt besser vor Verschmutzung geschützt.

⊕ Einfache LED-Scheinwerfer sowie -Heckleuchten sind schon beim Basis-Touareg serienmäßig, die getestete Ausstattungsvariante kommt mit Matrix-LED-Scheinwerfer, die VW selbstbewusst IQ. Light nennt. Sie bieten eine sehr gute, wenn auch nicht völlig homogene Lichtverteilung und ermöglichen so eine ausgezeichnete Nachtsicht. Eine Kurvenlichtfunktion wird über die Leuchtelemente 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 der Fahrer

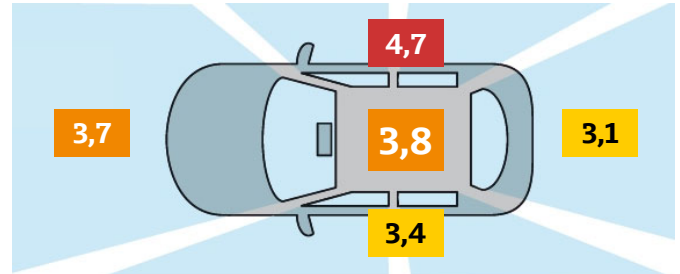
2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 62 cm über der Straße (Sitz ganz unten). 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 Fußboden 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 vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Eine Zuziehhilfe für die vier Türen (Softclose) gibt es optional. Ein schlüsselloses

trotzdem eine optimierte Sicht hat. An der Scheinwerferreinigungsanlage hält VW zumindest beim Touareg weiterhin fest, eine gute Entscheidung.

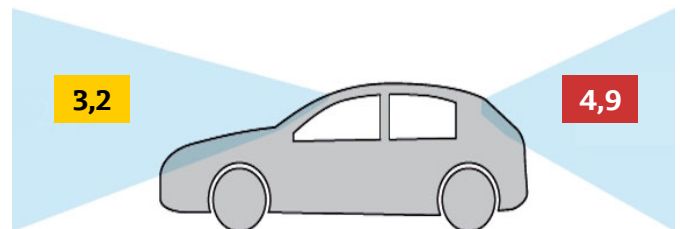
Rundumsicht

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.



Zugangssystem mit Sensorik an allen vier Außengriffen und an der Heckklappe ist serienmäßig dabei.

⊖ 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 halbge Lösung, denn der Kunde muss den vollen Preis für das System bezahlen, kann aber lediglich die halbe Funktionalität nutzen.

1,9 Kofferraum-Volumen

VW gibt ein Kofferraumvolumen von 810 Litern bei aufgestellter Rückbank an; dieser Wert kann nur erreicht werden, wenn die Sitzbank ganz nach vorne geschoben und die Lehne so steil wie möglich gestellt wird. Dann kann auf den Fondplätzen 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.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe sowie das Gepäckraumrollo nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch (alles Serie). Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (Easy Open). Die Heckklappe öffnet etwa 1,90 m hoch und gibt eine große und gut nutzbare Öffnung frei. Einen hohen Nutzwert 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, sodass großgewachsene Personen beim Be- und Entladen Acht geben müssen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigen sie trotzdem noch etwas an, damit entsteht keine komplett ebene Ladefläche.



Mit knapp 75 cm liegt die Ladekante recht hoch und macht damit das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühevollen Tätigkeit.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar, das gelingt über Hebel seitlich an den Sitzen oder auch über die Hebel im Kofferraum. 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 Verzurrosen, eine Gepäckstange oder ein Gepäckband einspannen lassen. Über Fächer oder Riemen links und rechts verfügt der Kofferraum leider nicht.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Die großen digitalen Instrumente sowie das Navigationssystem "Discover Pro Max" sind nun serienmäßig. Das Instrumentendesign ist weitgehend bekannt. Das Menü des Infotainmentsystem wurde optimiert und ist nun tatsächlich etwas einfacher bedienbar - trotz des enormen Funktionsumfangs. Die teilweise konfigurierbaren Shortcuts zu häufig genutzten Untermenüs am oberen und unteren Bildschirmrand helfen in der Praxis deutlich. Mit der Klimabedienung über den unteren Bereich des großen Monitors sollte man sich vor Fahrtbeginn etwas beschäftigen, um die Bedienlogiken und Menüs zu verinnerlichen. Ganz grundsätzlich muss man bis auf wenige Ausnahmen die Einstellungen im Cockpit über den großen Touchmonitor vornehmen. Die "Knöpfe" am Lenkrad sind als Touchflächen ausgeführt, das erschwert die Bedienung; nicht ohne Grund hat VW angekündigt, bei künftigen Modellen wieder auf echte Tasten zu setzen. Immerhin gibt es eine Walze auf der Mittelkonsole zur Justierung der Lautstärke.

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich leicht bedienen. Allerdings sind die Tasten für die Fahrlicheinstellungen 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 Mittelunnel angeordnet und griffgünstig gelegen sowie logisch zu bedienen. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad (letzteres optional elektrisch) geht intuitiv und

1,2 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 das Navigationssystem mit Festplattenspeicher samt Radio (inkl. DAB+), eine Bluetooth-Verbindung fürs Handy, eine erweiterte Sprachsteuerung sowie mehrere USB-Anschlüsse. Über die integrierte SIM-Karte stehen ein Jahr lang viele Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote-Control-Funktionen zur Verfügung, danach kosten diese Funktionen eine regelmäßige Gebühr. Apple CarPlay und Android Auto mit kabelloser Anbindung kosten Aufpreis, ein WLAN-Hotspot sowie die

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der Touareg den Erwartungen angesichts seiner Außenmaße gerecht. Selbst 1,95 m große Personen finden problemlos Platz, die Kopffreiheit würde auch noch für über 2,10 m große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. Das Raumempfinden ist einwandfrei, einzig die wuchtige

problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen können komplett über den Monitor und dessen Menü vorgenommen werden, einige Einstellungen lassen sich zusätzlich auch über den Bordcomputer konfigurieren (z.B. Assistenzsysteme). So oder so, es erfordert Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der Funktionsumfang der Menüs ist üppig, man kann viele Infos zum Fahrzeug abrufen und Systeme individuell konfigurieren. Die digitalen Instrumente sind tagsüber wie nachts einwandfrei ablesbar und klar verständlich.



Die Verarbeitung kann überzeugen. Dies gilt jedoch nicht für die im Innenraum verwendeten Materialien - hier wurde deutlich gespart. Die Funktionalität liegt generell auf hohem Niveau.

induktive Ladefunktion für kompatible Handys sind dagegen Serie. Darüber hinaus findet man ein Premium-Soundsystem von Dynaudio mit 13 Lautsprechern in der Optionsliste. Nutzerprofile können problemlos angelegt und konfiguriert werden, verschiedene Datenschutzeinstellungen und ein Passwortschutz für das jeweilige Profil ermöglichen einen individuellen Schutz der Privatsphäre.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk gibt es auch gegen Aufpreis nicht mehr.

Mittelkonsole und das hoch aufbauende Armaturenbrett wirken etwas einschränkend. Die einstellbare Ambientebeleuchtung wiederum gefällt sehr gut und suggeriert nachts räumliche Tiefe im Innenraum. Tagsüber bringt das optionale Panorama-Schiebedach viel Licht in den Innenraum.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,95 m große Menschen sitzen; die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Beschränkend wirkt die Kopffreiheit, die Beinfreiheit reicht auch für über zwei Meter große Personen. Die Innenbreite auf der Rückbank ist gut. Als zusätzlich angenehm fürs Raumgefühl erweist sich das enorm große Panorama-Schiebedach (Option), das von vorn bis hinten über die Rückbank reicht und eine tolle Aussicht wie auch einen sehr hellen Innenraum ermöglicht. Die Ambientebeleuchtung illuminiert auch den Fondbereich und sorgt nachts je nach Farbeinstellung für eine gediegene Lichtstimmung.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen und asymmetrisch 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, sodass kleine Gegenstände herausrutschen können. Das Handschuhfach ist beleuchtet, klimatisiert, mit Samt ausgeschlagen und abschließbar, aber recht klein.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

⊕ Der Testwagen war mit der optionalen Luftfederung samt Wankausgleich und adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Die aufwendige Technik zeigt Wirkung, denn trotz der guten Geländeeigenschaften und der großen und schweren 21-Zoll-Räder hat man einen geschmeidigen Komfort. Für die adaptiv geregelte Dämpfung kann man drei Kennfeldbereiche vorwählen: Comfort, Normal und Sport. Die Unterschiede sind insbesondere zwischen Comfort und Sport deutlich und können damit verschiedenen Geschmäckern einwandfrei 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 geringe 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-SUVs, er federt angenehm über Unebenheiten aller Art und hält dabei die Karosseriebewegungen mit dem Wankausgleich in engen Grenzen. Lange Autobahnetappen sind ebenso kein Problem, die Karosserie liegt dank seines gekonnt abgestimmten Fahrwerks angenehm ruhig auf der Straße.

1,7 Sitze

⊕ Im Touareg Elegance sind serienmäßig Komfortsitze mit erweiterten Einstellmöglichkeiten inklusive Sitzneigungseinstellung und ausziehbarer Oberschenkelauflage verbaut. Gegen Aufpreis gibt es die ergoComfort-Sitze, sie verfügen zusätzlich über elektrisch einstellbare Sitz- und Lehnenwangen. Die Vierwege-Lordosenstütze hilft dem

gestressten Rücken - zusätzlich kann man eine Massagefunktion mit verschiedenen Programmen ordern, die nicht über die Luftpolster der Lordosenstütze 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 Sitze aus der Aufpreisliste 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 angenehme Sitzposition.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Innenraum des Touareg ist gut gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich eine Lautstärke von 65,6 dB(A) - ein guter Wert. Der Motor bleibt dabei bei gemächlicher Fahrweise dezent im Hintergrund, nur unter Last und beim Ausdrehen ist er sonor und kernig wahrnehmbar, aber nicht störend. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden

mit zunehmendem Tempo etwas lauter. Windgeräusche fallen nicht explizit auf und tragen so kaum 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.

1,4 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 der Mitte und in den B-Säulen klimatisiert (letztere sind Teil der Vierzonen-Klimaanlage). 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 Infrarot-Lichtreflexion. Ebenso in der Optionsliste findet man eine Standheizung sowie Sitzheizung für die hinteren Plätze und eine Lenkradheizung; wenigstens die beheizten Sitze vorn sind Serie. Zusätzlich kann man für die Vordersitze eine Sitzlüftung ordern. Auf den vorderen Plätzen 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.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Für den Touareg gibt es den V6 TDI Motor in zwei Leistungsstufen: mit 286 PS und wie im Testwagen mit 231 PS. Der "schwächere" Motor liefert ein maximales Drehmoment von 500 Nm zwischen 1.500 und 3000 1/min. Das stattliche SUV ist damit souverän unterwegs, aber nicht gerade übermotorisiert - denn der Motor muss über 2,3 Tonnen Leergewicht plus Zuladung in Schwung bringen. Man kann mit dem Touareg angemessen flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver zügig abschließen - die

Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in gut 4,7 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur eine Sekunde wird benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch, wenn er seine gewisse Lethargie bei niedrigen Drehzahlen überwunden hat. Prinzipiell ist es eine angemessene Motorsierung für das Auto, die Abstimmung gerade in Kombination mit der Automatik könnte aber noch etwas mehr Harmonie und Feinschliff vertragen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der V6-Motor legt eine angemessene Laufkultur an den Tag, es sind nur geringe Vibrationen spürbar. Im Alltag fällt das nicht weiter negativ auf, jedoch gibt es inzwischen sehr gute Vierzylinder-Diesels, die kultivierter arbeiten. 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 leise vor sich hin.

⊖ Mit dem Facelift hat sich der Drehzahlbereich mit dem maximalen Drehmoment etwas erweitert, jedoch wirklich auffallen mag das im Alltag nicht. Ähnlich wie die 286-PS-Variante gibt der 231-PS-Dieselmotor seine Leistung bei niedrigen Drehzahlen verhalten ab, der Motor kommt nur langsam in Schwung, um dann angemessen kräftig anzuziehen. Da die Automatik auf Spritsparen bedacht ist, wählt sie möglichst 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

läuft und den Touareg flott beschleunigen kann. Die letzten Jahre hat sich an diesem Verhalten wenig geändert, VW versieht den Motor noch immer mit keinem zweiten Turbolader oder einem Mildhybridsystem - beides könnte das Ansprechen gerade bei niedrigen Touren verbessern. 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.

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, sodass auch präzise in und aus 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 Schaltpaddel 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 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 mit diversen Differenzialsperren ist aber mehr verfügbar.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 einen deutlichen Aufpreis.

⊕ Der aktuelle Touareg zeigt sich fahrdynamisch von seiner besten Seite. Er liegt 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 recht 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. Der Geradeauslauf ist ab Landstraßengeschwindigkeiten einwandfrei, innerorts läuft der Touareg manchen Spurrillen und seitlich abfallenden Fahrbahnen aber etwas nach. 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 nach wie vor beeindruckende Vorstellung liefert das große SUV beim ADAC Ausweichtest ab: Der Touareg durchfährt in Anbetracht von Größe und Gewicht mit erstaunlich 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 der optionalen Allradlenkung ausgerüstet. Hierbei lenken auch die Hinterräder bis zu fünf Grad mit - bei niedrigen Geschwindigkeiten entgegen den

Vorderrädern, 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 über Straße und Fahrzustand. Lenkbefehle setzt der Touareg angemessen 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.

2,7 Bremse
























Der Touareg benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Touareg kann man praktisch jedes Assistenzsystem bekommen, das VW aktuell im Markenregal hat - manches leider nur gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind ein Radarsensor und eine Frontkamera 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 gewähren an der nächsten Kreuzung", "Baustelle" oder "Achtung Kinder" registrieren und auf Wunsch die eingestellten Geschwindigkeiten des serienmäßigen ACC anpassen kann. Das Assistenzpaket IQ.Drive enthält zusätzlich eine vorausschauende Geschwindigkeitsregelung und Anpassung des Tempos an den Fahrbahnverlauf, einen Kreuzungs- und Notfallassistenten sowie den 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 bietet zudem den „Emergency Assist“, der das Auto im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers kontrolliert auf dem Standstreifen oder Fahrbahnrand zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen

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	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekte Messung)

Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die 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.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Touareg gute 89 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test 09/2018, bestätigt 10/2023 für Facelift). 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 wie hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. 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

(weitgehendes) Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, es kann sowohl hinter der Rückbank als auch hinter den Vordersitzen befestigt werden. An den vorderen und hinteren Türen gibt es Reflektoren, welche geöffnete Türen auch bei Dunkelheit leichter erkennen lassen.

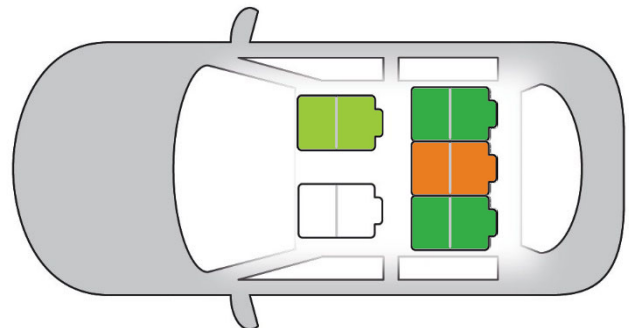
⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht hoch genug ausziehen, um auch Erwachsenen einen guten Schutz bieten zu können.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Das Crashtestergebnis im Bereich der Kindersicherheit fällt ebenfalls gut aus, es werden 86 Prozent der möglichen Punkte erreicht. 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 diese 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 viel Platz und 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.

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

Beim Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der Touareg nur zufriedenstellend ab - er erreicht 72 Prozent der erzielbaren Punkte. Während die Motorhaube in weiten Teilen sowie die Frontschürze gut entschärft sind, birgt die Vorderkante der Motorhaube ein hohes Verletzungsrisiko. Der Touareg besitzt eine Fußgänger-Schutzfunktion, indem er bei einer Kollision die Motorhaube anhebt, sodass 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.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Die Modifikationen am Motor im Zuge der Anpassung an die neueste Abgasnorm haben keine Verbrauchsnachteile mit sich gebracht, im Ecotest eher das Gegenteil. Gegenüber dem Vor-Faceliftmodell ist der Verbrauch um 0,4 l/100 km gesunken, wobei der absolute Wert von 8,1 l Diesel pro 100 km noch immer hoch ausfällt. Dieser Wert bringt eine CO2-Bilanz von 250 g pro km mit sich. Dafür gibt es freilich keine Punkte mehr. Innerorts konsumiert der große VW 8,7 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 9,2 l Diesel alle 100 km. Der hohe Aufbau sowie das üppige Gewicht in Kombination mit Allradantrieb, Automatik und den vielen technischen Systemen erfordern einen hohen Energieaufwand.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6e-Norm homologierte Touareg V6 TDI hat seine Schadstoffemissionen vollumfänglich unter Kontrolle. In allen Fahrscenarien bleiben die Emissionen deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten und auch unter den strengeren

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke			8,7
Durchschnitt	60 D	7,7 B	
Landstraße			7,1
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn			
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch			8,1
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

Ecotest-Grenzen. somit erhält der Touareg volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Diese Zahl ist dann auch das Endergebnis, das zumindest für drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest reicht.

5,3 AUTOKOSTEN

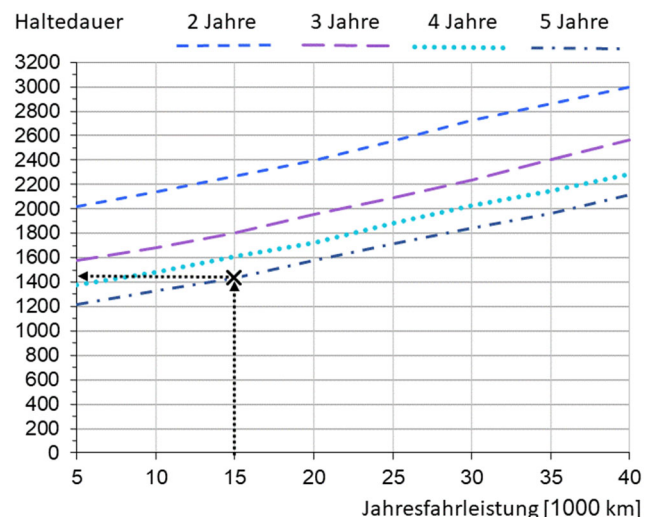
5,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Basispreis für den Touareg mit 231-PS-V6-TDI liegt bei 75.070 Euro - vor fünf Jahren hat man den Basis-Diesel noch für unter 60.000 Euro bekommen. Die Preiserhöhung sieht auf den ersten Blick dramatisch aus, berücksichtigt man die Ausstattung, liegt sie deutlich niedriger. Was man daran sieht, dass die sehr umfangreich ausgestatteten Testwagen 2019 wie 2024 fast gleich viel kosten - horrende 107.000 Euro. Die neue Basisausstattung ist nicht schlecht, enthält aber noch nicht all jene Dinge, die in dieser Fahrzeugklasse zum guten Ton gehören. Immerhin sind inzwischen grundsätzliche Dinge wie Parksensoren immer mit dabei. Das optionale Assistenzpaket wiederum sollte in dieser Klasse nicht fehlen und angesichts des Grundpreises auch inklusive sein. Die Fahrwerkssysteme für den guten Komfort und die beeindruckende Fahrdynamik kosten weiteren Aufpreis. So erklimmt der Listenpreis erstaunlich schnell die 90.000-Euro-Marke. Das Topmodell von Volkswagen zu kaufen ist also ein kostspieliges Vergnügen, aber auch die laufenden Kosten sind nicht unerheblich. So kostet beispielsweise die Steuer mindestens 609 Euro pro Jahr. Für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls hohe Beträge nötig

(Haftpflicht 19, Teilkasko 26, Vollkasko 25). Mit einem Kraftstoffkonsum jenseits der acht Liter pro 100 km sind die Kraftstoffkosten ebenfalls ein großer Kostenfaktor.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1436 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0 V6 TFSI OPF 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 eHybrid El- egance 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2995	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	280 (381)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1340	600/1340	500/1500	600/1750
0-100 km/h [s]	6,1	5,9	7,7	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	222	236
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,8 S	2,1 S	8,0 D	8,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	245	47	210	211
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/26	21/26/26	19/25/26	19/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	520	60	605	609
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1414	1420	1327	1387
Preis [Euro]	75.205	80.700	71.275	75.580

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,9
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	190/360/639
• Dachlast/Anhängelast [kg]	32/1.491
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,73
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	122
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	305

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	170 kW/231 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,0 l
CO ₂ -Ausstoß	210 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,84 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/65 R18
Länge/Breite/Höhe	4.902/1.984/1.712 mm
Leergewicht/Zuladung	2.118/732 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)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	285/40 R21 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,1/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	213 g/km (WTW* 250 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.348/502 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/845/1.500 l

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

Betriebskosten	205 Euro	Werkstattkosten	107 Euro
Fixkosten	174 Euro	Wertverlust	949 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1436 Euro		
Steuer pro Jahr	609 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/26		
Basispreis Touareg 3.0 V6 TDI SCR Elegance 4MOTION Tiptronic	77.320 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	107.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.600 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	3.050 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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
Spurwechselsassistent	1.075 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/380 Euro°
Lenkradheizung	235 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.365 Euro°
Metalllackierung	ab 1.090 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.800 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

5,3

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

Stand: Mai 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer