



## VW Touareg 3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic

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

Die aktuell aufwendigste Technik bei Volkswagen bekommt man im neuen Touareg. Nach der Einstellung des einstigen Topmodells Phaeton muss das große SUV in der dritten Generation selbst die Premium-Fahne hochhalten. Stattet man den Allradler mit allen verfügbaren Fahrwerkssystemen und großen Rädern aus, erhält man einen erstaunlich agilen Wagen, der gleichzeitig durchaus komfortabel federn kann.

Dazu passt ein kräftiger TDI-V6 Motor, der den Touareg auch in der schwächeren Ausführung angemessen in Fahrt bringt - 231 PS und 500 Nm waren schon früher mehr als ausreichend. Leider fällt bei dieser Variante wie schon bei der stärkeren mit 286 PS die ausgeprägte Anfahrschwäche negativ auf, erst ab knapp 2.000 1/min schiebt der TDI kräftig an. Kann man bei gemüthlicher Fahrweise die Gelassenheit des Touareg noch genießen, führt schon eine hügelige Landstraße zu hektischer Schaltarbeit der Automatik. Zwar ist man mit dem "schwächeren" Diesel etwas sparsamer unterwegs, 8,5 l/100 km im ADAC Ecotest sind aber immer noch reichlich. Immerhin ist der V6 TDI weitgehend sauber.

Auf der Höhe der Zeit ist der Touareg bei den Assistenzsystemen und bei der Infotainment-ausstattung - wenn man fleißig die Optionsliste durcharbeitet. Dann gehts mit dem Preis aber Richtung 100.000 Euro. Selbst bei einem Touareg mit sechsstelligem Kaufpreis stellt man aber mit Erstaunen bis Entsetzen fest, dass der Innenraum auch nicht wirklich nobler gestaltet ist als im Golf für ein Drittel des Preises. Die Sparmaßnahmen im teuersten VW sind so offensichtlich, dass man sich wirklich fragt, wie der Vertrieb von Volkswagen auf diese Mondpreise kommt. Wenn man sich an der Konkurrenz von BMW und Mercedes orientiert, sollte dies nicht nur an deren Preisen sein, sondern auch an deren Materialgestaltung. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q7, BMW X5, KIA Sorento, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLE.

- ⊕ gute Fahrleistungen, komfortable und sehr agile Fahreigenschaften mit optionaler Technik, ausgefeilte Assistenzsysteme, viel Platz im Innenraum
- ⊖ viel zu teuer, Kunststoffe im Innenraum mit mäßig wertigem Eindruck, ausgeprägte Anfahrschwäche, hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 4,1

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,0 Verarbeitung

⊕ Tadellos ist die Karosserie des Touareg verarbeitet, die Spaltmaße 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 weitgehend sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Beim Material hat man nur oben auf dem Armaturenbrett und oben auf den Türverkleidungen auf weiche Kunststoffe gesetzt und optisch nette Zierleisten sowie gegen Aufpreis eine ansehnliche Ambientebeleuchtung verbaut.

⊖ Ansonsten dominiert Hartplastik, das zwar an vielen Stellen mit Softlack überzogen ist, aber dennoch weder optisch noch haptisch begeistern kann. Teile der Türverkleidungen werden noch durch das aufpreispflichtige Leder aufgehübscht. Die in dieser Klasse üblichen veredelten Materialien und feinen Details gibt es im neuen Touareg nicht. Viele aus kleineren Baureihen bekannte Teile kann man im neuen Flaggsschiff von VW entdecken; zum Beispiel sitzt der Fahrer vor einem Lenkrad, das dem im VW Polo verdächtig ähnlich sieht; lediglich die Spange und die zwei unteren Wipptasten sind in Silber gehalten. Wer die eindrucksvolle Mechanik der Becherhalter im Vorgänger-Touareg oder bei manchen Konkurrenten kennt, staunt nicht schlecht über die im neuen Modell: es gibt kein Rollo zum Abdecken wie z.B. im Golf und die jeweils vier "Haltenasen" machen keinen langlebigen Eindruck. Links am Mitteltunnel gibt es ein Kniepolster -

### 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 schmaleren 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 guter Ausstattung bis 554 kg betragen - für ein SUV mit viel Platz standesgemäß, denn für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck genügt das locker. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Touareg als Zugfahrzeug, die maximale Anhängelast von 3,5 Tonnen bei gebremsten Anhängern passt perfekt dazu; 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

allerdings nur optisch angedeutet. Hier handelt es sich nur um ein hartes Kunststoffteil, das somit seine Funktion überhaupt nicht erfüllen kann. Andere Hersteller setzen dort unterfüttertes Leder ein, oder lassen es ganz weg. Der Kofferraumboden hat einen billig wirkenden Kunststoffgriff zum Anheben, andere Marken setzen - erst recht in dieser Klasse - ein Metallbauteil ein. Dieser Griff entriegelt auch 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 wie bei einer Kleinwagen-Motorhaube, dessen unsaubere Gussgrate am oberen Ende auffallen (und bei nicht sorgsamem Gebrauch den Boden von unten verkratzen), weil eine Kappe oder eine Ummantelung ebenfalls weggelassen wurden. Diese Aufzählung ließe sich noch erheblich erweitern, zeigt aber vor allem, wie wenig dieses Auto dem Premium-Anspruch von VW noch gerecht wird. Denn die Ingenieure von Volkswagen waren die letzten eineinhalb Jahrzehnte dafür bekannt, sich auch um Details zu kümmern und diese schön und praktisch zu gestalten. Aber im neuen Touareg ist die Detailverliebtheit nur noch zum Sparen eingesetzt worden. Somit ist der Verkaufspreis von über 100.000 Euro für den Testwagen nicht gerechtfertigt. Denn dieser Preis orientiert sich an Premiumkonkurrenten wie BMW X5 und Mercedes GLE, die gerade im Innenraum sichtbar und spürbar feiner hergerichtet sind.

Befestigung, sie kostet aber Aufpreis. Ein im Ernstfall meist wenig hilfreiches Reifenpannenset ist Serie, immerhin gibt es ein Notrad als Option (dann sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel auch an Bord). Mit dem aufpreispflichtigen 90-l-Tank hat der Touareg V6 TDI mit 231 PS auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 880 km; der AdBlue-Tank fasst 24 Liter und lässt sich über einen praktischen Stutzen außen am Fahrzeug befüllen. Belässt man es beim 75-Liter-Serientank, ist der AdBlue-Tank nur 12 Liter groß.

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

## 2,6 Licht und Sicht

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



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

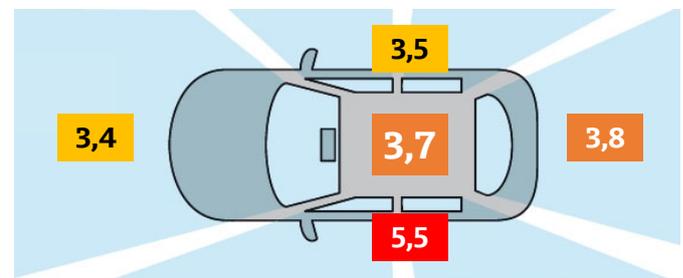
### Ein-/Ausstieg

⊕ 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

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

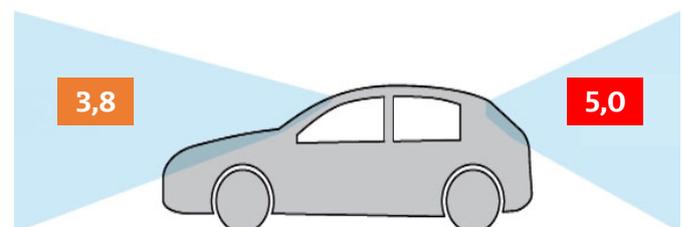
### Rundumsicht

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.



optional. Ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorik an allen vier Außengriffen und an der Heckklappe kostet ebenfalls Aufpreis.

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

## 1,9 Kofferraum-Volumen

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

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

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



Mit der vom ADAC angewandten Messmethodik stehen immerhin 445 l Volumen fürs Gepäck zur Verfügung.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige 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. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (Easy Open Paket). Die Heckklappe öffnet etwa 1,88 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.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

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

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

## 1,9 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Serienmäßig ist ein 9,2 Zoll großer Monitor und das aus anderen VW-Modellen bekannte Infotainmentsystem Discover Pro verbaut. Das hat die bekannten Vor- und Nachteile, am meisten stört jedoch der fehlende Drehregler für die Lautstärke. Den wiederum gibt es als abseits angeordnete "Walze" hinter dem Gangwählhebel, wenn man das optionale Discover Premium System ordert. Dieses bietet einen sehr großen 15 Zoll Monitor,

über den dann auch die Klimaautomatik gesteuert werden muss. Denn die Klimabedieneinheit unter dem "kleineren" Navi entfällt mangels Platz. Beide Varianten können unter ergonomischen und praktikablen Gesichtspunkt nicht vollends überzeugen.

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

Display in der Mitte ausgeführt, gegen Aufpreis erhält man ein 12,3 Zoll großes Display, das alle wichtigen Infos elektronisch darstellt und viele Individualisierungsmöglichkeiten bei der Darstellung bietet. In beiden Fällen sind die "Instrumente" klar gezeichnet und gut ablesbar.



Die Verarbeitung kann überzeugen. Dies gilt jedoch nicht für die im Innenraum verwendeten Materialien - hier wurde deutlich gespart. Die Funktionalität liegt generell auf hohem Niveau, lediglich das Infotainmentsystem Discover Pro erntet aufgrund seiner Bedienung Kritik.

## 1,4 Multimedia/Konnektivität

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

kosten diese Funktionen eine regelmäßige Gebühr. Apple CarPlay und Android Auto kosten Aufpreis, ebenso der digitale Radioempfang und ein WLAN-Hotspot sowie die induktive Ladefunktion für kompatible Handys. Darüber hinaus befindet sich ein Premium-Soundsystem in der Optionsliste.

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

## 1,6 Raumangebot vorn

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

Mittelkonsole und das große Armaturenbrett wirken etwas einschränkend.



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

## 2,0 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 (mit optionalem Panorama-Schiebedach: 1,90 m); die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Beschränkend wirkt die Kopffreiheit, die Beinfreiheit reicht auch für zwei Meter große Personen. Die Innenbreite auf der Rückbank ist gut. Als zusätzlich angenehm fürs Raumgefühl erweist sich das enorm große Panorama-

Schiebedach, das von vorn bis hinten über die Rückbank reicht und eine tolle Aussicht wie auch einen sehr hellen Innenraum ermöglicht (nicht im Testwagen).

## 2,6 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 und abschließbar, aber recht klein.

## 1,7 KOMFORT

### 1,6 Federung

⊕ Der Testwagen war mit der optionalen Luftfederung samt Wankausgleich und adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Die geballte Technik macht ihre Arbeit sehr gut, denn die geforderten Geländeeigenschaften und die großen und schweren 20-Zoll-Räder erleichtern die Aufgabe nicht. 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 gut gerecht werden. In der Normal-Einstellung federt der Touareg im Stadtverkehr recht komfortabel, Bodenwellen werden gut geschluckt und bringen kaum Unruhe in die Karosserie. Beim Überfahren von Einzelhindernissen und Querfugen spürt man die hohen ungefederten Massen u.a. durch die schweren

Räder, an die Insassen wird das aber nur sehr gedämpft weitergereicht. Geschwindigkeitsschwellen (Speed Bumps) können dank Luftfederung mit viel Federweg sehr gut geschluckt werden. Kopfsteinpflaster kann der Touareg gut parieren, in der Lenkung sind nur 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, der Touareg liegt dank seinem gekonnt abgestimmten Fahrwerk ruhig und gut beherrschbar auf der Straße.

### 2,0 Sitze

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

### 1,8 Innengeräusch

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

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

## 1,4 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 den B-Säulen klimatisiert. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung, die

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

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 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 1.750 und 3000 1/min. Das stattliche SUV ist damit souverän, aber keinesfalls übermotorisiert - denn der Motor muss 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/ ist

in gut 4,7 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,2 Sekunden werden 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.

### 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

⊖ Die schwächere Version des V6 TDI war für ihr gutes Ansprechen unter 2.000 1/min bekannt; sie war nicht der große "Reißer", der die Insassen in den Sitz gedrückt hat, dafür hat sie ihr Drehmoment gleichmäßig und nachhaltig fast über das gesamte Drehzahlband abgegeben. Mit der Umstellung auf

Euro 6d-TEMP ist diese Souveränität verloren gegangen. Ähnlich wie bei der 286-PS-Variante gibt der 231-PS-Diesel 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. 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 etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit

aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit lediglich 1.800 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System. Im Offroad-Paket können weitere Funktionen wie ein Bergabfahrassistent und elektronische Geländeprogramme geordert werden. Ein aufwendiges Allradssystem wie im Vorgänger-Touareg ist aber nicht 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 knapp 6.000 Euro Aufpreis.

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

Untersteuern an. 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 beeindruckende Vorstellung liefert das große SUV beim ADAC Ausweichtest ab: Es durchfährt mit hoher Geschwindigkeit und nur geringen Aufbaubewegungen den Parcours, bleibt dabei sehr gut beherrschbar. Die ESP-Eingriffe erfolgen in genau richtigem Maße, die Allradlenkung unterstützt dabei. Bei zu hohem Tempo untersteuert der Touareg kurz, um dann wieder stoisch der gewünschten Linie zu folgen.

### 2,0 Lenkung

⊕ Der Testwagen war mit 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 pflicht-

bewusst 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.

### 2,6 Bremse

Der Touareg benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die

Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch bei sehr hoher Beanspruchung nicht nach. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

## 1,4 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Touareg kann man fast jedes Assistenzsystem erhalten, das VW aktuell im Markenregal hat - vieles natürlich 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 Überholverboten auch Hinweisschilder wie Vorfahrt an der nächsten Kreuzung, Baustelle oder Achtung Kinder registrieren und auf Wunsch die voreingestellten Geschwindigkeiten des optionalen ACC anpassen kann. Das Fahrerassistenzpaket enthält zusätzlich die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC inklusive vorausschauender Geschwindigkeitsregelung und Anpassung des Tempos an den Fahrbahnverlauf sowie einen Spurwechselassistenten. Letzterer umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das Assistenzpaket 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 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.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der neue Touareg gute 89 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test 09/2018). VW verbaut serienmäßig Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags; gegen Aufpreis erhält man Seitenairbags hinten sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen wie auch die hinteren Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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 (weitgehendem)Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach

dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

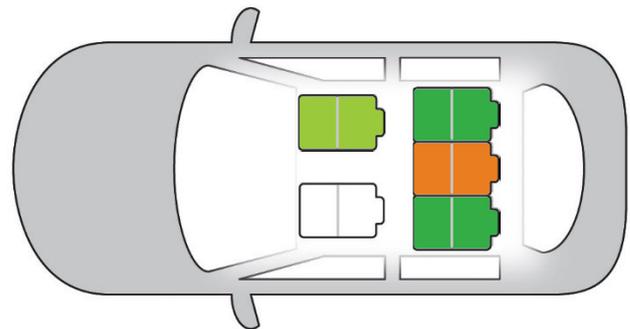
⊖ Während das Warndreieck vorbildlich in der Innenverkleidung der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für die Verbandtasche keine separate Halterung - hier machen sich auch die im Kofferraum fehlenden seitlichen Fächer oder Netze bemerkbar.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Das Crashergebnis im Bereich der Kindersicherheit fällt ebenfalls gut aus, es werden 86 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, ebenso rückwärtsgerichtet 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)

## 2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue Touareg nur zufriedenstellend ab - es gibt 72 Prozent. 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 Aufpral-

energie 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.

## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Die "schwächere" Version des V6 TDI im Touareg fährt etwas sparsamer durch den ADAC Ecotest als die 286-PS-Variante - mit 8,5 l Diesel pro 100 km liegt der Verbrauch aber immer noch sehr hoch. Dieser Wert ist heutzutage schwer vermittelbar, denn damit ist eine CO2-Bilanz von 267 g pro Kilometer verbunden. Dafür gibt es leider keine Punkte mehr. Innerorts konsumiert der große VW 8,8 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 9,8 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.

### 1,7 Schadstoffe

⊕ Als ein nach Euro 6d-TEMP homologiertes Modell muss der Touareg sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Straße die Schadstoff-Grenzwerte einhalten. In den WLTP-Zyklen (innerorts und außerorts Abschnitte) des Ecotest macht er dies einwandfrei, allen Schadstoffgruppen liegen deutlich unter den Grenzen. Nur unter extremen Bedingungen wie dem Autobahnabschnitt mit mehreren Vollgasbeschleunigungen kann er den Stickoxid-Ausstoß nicht mehr so niedrig halten,

## 4,1 AUTOKOSTEN

### 4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Basispreis für den Touareg mit 231-PS-V6-TDI liegt bei 57.975 Euro. Auch wenn das Navigationssystem samt der Remote-Dienste (für ein Jahr) inklusive ist, der Preis ist dennoch sehr hoch. Denn dabei kann es in dieser Klasse nicht bleiben, soll das Fahrzeug wiederverkaufbar sein. VW verbaut nicht einmal Parksensoren in die Basisausstattung - diese kosten üppige 800 Euro extra. Und auch sonst sind nur wenig Assistenzsysteme an Bord. Wer aktuelle technische Errungenschaften möchte, muss noch tiefer ins Portemonnaie greifen. Die Fahrwerkssysteme für den guten Komfort und die beeindruckende Fahrdynamik kosten weitere 5.900 Euro Aufpreis. Ordert man nun noch Lederausstattung mit elektrischer Sitzeinstellung und das Fahrerassistenzpaket, nähert sich der Listenpreis zügig der 90.000-Euro-Marke. Das Topmodell von Volkswagen zu kaufen ist also ein kostspieliges Vergnügen, aber auch die laufenden Kosten sind nicht unerheblich. So kostet beispielsweise die Steuer 503 Euro pro Jahr, weil seit September 2018 nach höherem WLTP-CO2-Ausstoß abgerechnet wird (204 statt 173 g/km). Für die Versicherung sind aufgrund der ungünstigen Einstufungen

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

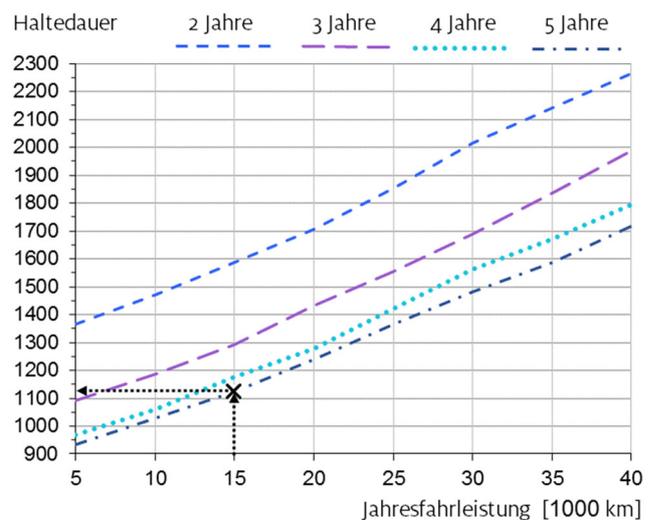
Autobahn	9,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

daher bekommt er ein paar Punkte abgezogen. Die 231-PS-Variante schneidet aber deutlich besser ab als der stärkere V6 TDI im Touareg. Insgesamt kommt der Testwagen somit auf 43 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe, weil alle anderen Schadstoffemissionen vorbildlich gering ausfallen. Diese Punktzahl ist dann auch der Endstand, da vom CO2-Bereich nichts hinzukommt. Dafür erhält der Touareg V6 TDI zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1123 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



ebenfalls hohe Beträge nötig (Haftpflicht 21, Teilkasko 24, Vollkasko 27). Die Kraftstoffkosten liegen mit einem Dieselantrieb deutlich niedriger als mit einem vergleichbaren Benzinern, der deutlich mehr Kraftstoff in einem so großen Auto benötigt.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0 V6 TFSI OPF 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic	3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1340	500/1750	600/2250
0-100 km/h [s]	5,9	7,5	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	235	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,9   S	6,6   D	6,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	203	173	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/24	21/27/24	21/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	350	503	509
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1222	1129	1169
Preis [Euro]	61.950	58.615	62.305

## Aufbau

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

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

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

## Versicherung

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

## Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

V6-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km	6,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	173 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/65 R18
Länge/Breite/Höhe	4.878/1.984/1.717 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/780 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	810/1.800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/75 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R20 108W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/7,4/9,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	223 g/km (WTW* 267 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	64,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.296/554 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/845/1.500 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>157 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>104 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>191 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>671 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1123 Euro		
Steuer pro Jahr (in Grundausstattung) <sup>1</sup>	503 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/24		
Basispreis Touareg 3.0 V6 TDI SCR 4MOTION Tiptronic	58.615 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	101.816 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.833 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](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. <sup>1</sup> 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	1.950 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.870 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.525 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro°
Parklenkassistent	1.350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.350 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	1.300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.480 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

4,1

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

Stand: März 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer