

Raum-Tänzer

Neben Multivan und Sharan bietet VW nun auf Basis des nächsten Golf den kleineren **Kompaktvan Touran** an. Welche inneren Werte bietet das äußerlich so unscheinbare neue Modell?



Bei der schlichten Form ist der Blinker im Spiegel ein echtes Highlight



Als hätte er es geahnt: „Spät kommt Ihr...“ lässt Friedrich Schiller in „Wallenstein“ seinen Illo sagen und trifft damit exakt den neuen VW Touran.

Während die Konkurrenz von Opel und Renault bereits die zweite Kompaktvan-Auflage anschiebt, betritt VW mit dem Touran auf Basis des Golf V Neuland. Da muss er schon sehr gut sein, wenn er als Spätzügler noch mithalten will.

Das technische Rüstzeug dazu hat er jedenfalls. Fahr-schemel an Vorder- und Hinterachse versprechen eine gute Geräuschdämmung, die neue Vierlenker-Hinterachse soll unter allen Bedingungen guten Komfort und perfektes Fahrverhalten garantieren.

Damit der Touran auch Platz bietet, wie sich das für einen Van gehört, wurde der Radstand gegenüber dem des im Oktober startenden Golf V um sechs Zentimeter verlängert.

Der in der aufpreispflichtigen siebensitzigen Version zum Test angetretene Touran mit Trendline-Ausstattung und 115 PS starkem 1,6-Liter-Benzin-Direkteinspritzer will keine Konkurrenz für den größeren Sharan sein: Wird die dritte Sitzreihe zur Nutzung hochgeklappt, dann schrumpft der verbleibende Kofferraum auf Lupo-Format.

Ganz hinten können eigentlich nur Kinder sitzen. Wollen probeweise Erwachsene achtern Platz nehmen, sind Gelenkigkeit und Kletterkünste

gefragt. Bedrohlich nahe ist da schon der Dachhimmel.

Bei einer artgerechten Verwendung des jüngsten Volkswagens mit eingeklappter dritter Sitzreihe wandelt sich das Bild. Fünf Passagiere finden gut Platz, wenngleich sie hinten auf sehr schmalen Sitzen dicht beieinander und auch aufrechter als in einer Limousine sitzen. Immerhin finden sie zum Abstellen der Füße üppig Raum unter den Vordersitzen.

In dieser Konstellation schwillt das Gepäckabteil zu einem Format, nach dem sich die Besitzer üblicher Limousinen die Finger lecken: fast 700 Liter Volumen und über 550 Kilogramm mögliche Zuladung.

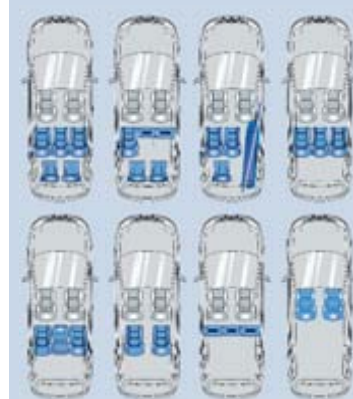
Ist die Touran-Besatzung nur zu zweit unterwegs, können

durch den Ausbau der Sitze in der mittleren Reihe bei Bedarf sogar knapp zwei Kubikmeter Laderaum verfügbar gemacht werden. Die von einem Auto dieser Gattung erwartete Variabilität und Transportleistung bietet der Touran also locker.

Doch damit handelten sich die Konstrukteure ein paar Widerwärtigkeiten an anderer Stelle ein. Die Hinterachse muss viel Zuladung verdauen können, ohne dass Fahrkomfort und Fahreigenschaften leiden. Keine leichte Aufgabe.

Doch VW hat einen Kompromiss gefunden, der überzeugt. Abrollgeräusche und Fahrwerks-Poltern sind akustisch sehr gut gedämpft, der Federungskomfort ist prima, speziell bei voller Beladung. ▷

GUT KOMBINIERT



Im Touran sind die Sitze der mittleren Reihe Einzelkämpfer: separat auszubauen, separat auch längs zu verstellen, nur einer muss umgeklappt werden, wenn jemand hinten zusteigen will. Nur zu viert fahren? Bitte sehr: Mittelsitz raus, die äußeren etwas zusammen gerückt, das schafft Platz in der Breite. Auch sperriges, ungewöhnlich geformtes Gepäck profitiert von der Variabilität, ohne dass die Mitfahrer alle draußen bleiben müssten.



Mit nur 16 Kilogramm Gewicht sind die Sitze nicht zu schwer und zudem einfach auszubauen. Statt des mittleren Sitzes kann auch eine Kühlbox eingeklinkt werden. Ganz hinten sitzen nur Kinder halbwegs bequem



Das Fahrverhalten ist mustergültig, nur voll beladen drängt das Heck etwas nach außen

Die relativ straffe Abstimmung lässt allerdings, wenn der Touran-Fahrer allein unterwegs ist, vor allem von hinten kurze Stöße recht trocken, aber nicht hart durch kommen.

Der Touran kennt keine Stuckerneigung. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven bleibt sehr gering, und schwammige Torkelbewegungen sind dem VW trotz der hohen Bauform gänzlich fremd.

Was sich hier abzeichnet, findet bei forcierter Kurvenfahrt eine eindrucksvolle Bestätigung: Das Touran-Fahr-

werk ist ausgesprochen sportlich ausgefallen. Es lässt hohe Querbeschleunigungen zu und genehmigt sich erst bei voller Beladung ein spürbar nach außen drängendes Heck, speziell, wenn die Fuhre im Slalomtest aufgeschaukelt wird.

Angenehm, dass die Sitze nicht nur mit Seitenwülsten am Sitzpolster für guten Seitenhalt sorgen, sondern auch mit der hoch gezogenen Lehne, welche die Schulter gut abstützt.

Entscheidenden Anteil an der ungewöhnlichen Mühelosigkeit, mit welcher sich der

Touran um jede Ecke zirkeln lässt, hat die Lenkung – und das, obwohl sie mit einer elektromechanischen Servounterstützung arbeitet, die bisher gemeinhin als Garant für unbefriedigende Lenkeigenschaften galt.

Das Geheimnis der hier eingesetzten Double-Pinion-Lenkung: Der Servomotor greift nicht auf die Lenksäule, sondern über ein eigenes Ritzel direkt auf die Zahnstange zu. Das hält die Kräfte am Lenksäulen-Ritzel klein und damit dessen Reibung, was – wie bei den in diesem Punkt vergleichbaren

hydraulischen Lenkungen – einen besonders feinfühligem Fahrbahnkontakt ergibt. Auch sind kaum Antriebseinflüsse an dieser Lenkung zu spüren.

Mit genauso viel Sportlichkeit kann der 1,6 Liter große Benzin-Direkteinspritzer mit 115 PS nicht dienen, dafür sind die 1538 Kilogramm Leerge-
wicht einfach zu viel. 12,1 Sekunden dauert der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100, bei Bedarf rennt der Touran 186 km/h schnell. Werte, mit denen es sich allerdings durch-
aus leben lässt. ▷



Im Touran herrscht an Ablagefächern auch für eine ganze Sonnenbrillensammlung wahrlich kein Mangel, im Handschuhfach können bei Bedarf Getränke gekühlt werden. Mit flach gelegten Rücksitzen tut sich ein üppiger Kofferraum auf. Wollen sieben Personen mitfahren, schrumpft er allerdings auf knappes Lupo-Format



VW TOURAN 1.6 FSI TRENDLINE

115 PS (85 kW), 0–100 km/h 12,1 s, Höchstgeschwindigkeit 186 km/h, Verbrauch 8,9 L/100 km, 22 125 Euro

TESTWERTE

FAHRLLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	5,1
0 – 80 km/h	8,0
0 – 100 km/h	12,1
0 – 120 km/h	17,6
0 – 130 km/h	21,4
0 – 140 km/h	26,3
400 m mit stehendem Start	18,2
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h

ELASTIZITÄT

60 – 100 km/h im IV./V. Gang	11,8/16,5
80 – 120 km/h im IV./V. Gang	13,3/19,0
60 – 100 km/h im VI. Gang	21,6
80 – 120 km/h im VI. Gang	25,1

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m leer/bel.	58,1/53,4
ISO-Wedelgasse leer/bel.	121,8/113,1
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrtschw. leer/bel.	68/63
Ausfahrtschw. leer/bel.	56/50

VERBRAUCH

Super Plus	L/100 km
min (ams-Verbrauchsrunder)	6,4
maximal	11,9
Testverbrauch	8,9
Reichweite in km	671

AUSSENGERÄUSCH

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	dB(A)
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	85/73
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	74

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.	VI.
bei 50 km/h	62	59	60	60
bei 80 km/h	68	66	64	63
bei 100 km/h	72	67	66	66
bei 120 km/h	74	71	69	68
bei 130 km/h	72	70	68	
bei 140 km/h	75	73	73	
Standgeräusch	42			
Maximalgeräusch im III. Gang	74			

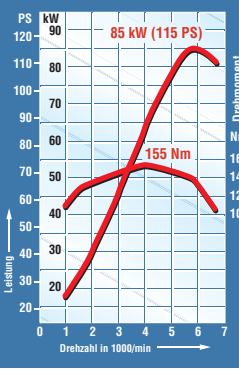
TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h
effektiv	
80	77
100	97
130	126

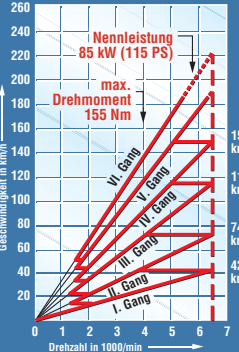
BREMSWEG/VERZÖGERUNG

aus 100 km/h kalt (leer)	m/s ²
aus 100 km/h kalt (belad.)	36,7/10,5
aus 100 km/h warm (belad.)	37,8/10,2
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (149 km/h)	82,1/10,4

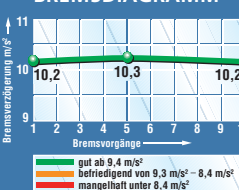
LEISTUNGSDIAGRAMM



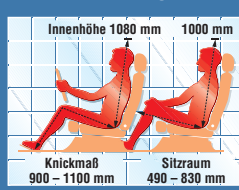
GETRIEBEDIAGRAMM



BREMSDIAGRAMM



INNENRAUM



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

LEISTUNG	85 kW (115 PS)
bei	5800/min
Spez. Leistung	53,2 kW/L (72,0 PS/L)
Hubraum	1598 cm ³
Bohrung × Hub	76,5 × 86,9 mm
Verdichtungsverhältnis	12,0:1
Max. Drehm.	155 Nm bei 4000/min
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenn Drehzahl	16,8 m/s
Ölölhalt Motor	3,1 L
Kühlsystem-inhalt	8,1 L

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1539 mm, Spurweite hinten 1521 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenk-übersetzung 15,0:1. 3 Lenkgradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1539 mm, Spurweite hinten 1521 mm. Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenk-übersetzung 15,0:1. 3 Lenkgradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem.

AUSSTATTUNG/PREISE

GRUNDPREIS	Euro 22 125,-
TESTWAGENPREIS	Euro 26 160,-
Mängel am Testwagen	keine

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer-/Beifahrer-Airbag, Sidebags vorn, seilt. Kopfairbags, elektr. Stabilitätsprogramm, Dachreling, elektr. Fensterheber, Isofix-Kindersitzbefestigung, Lenksäule einstellbar, Radio mit CD, geteilt umklappbare Rücksitze, Zentralverriegelung mit Fernbedienung

ZUSATZAUSSTATTUNG (✓ = SINNVOLL)

Anhängervorrichtung	645,-
✓ Klimaanlage	1075,-
variabler Ladeboden	150,-
Lederausstattung	2170,-
✓ Metallic-Lackierung	425,-
Nebelscheinwerfer	145,-
el. Schiebedach	785,-
dritte Sitzreihe	595,-
✓ Xenonscheinwerfer	865,-

KAROSSERIE

Siebensitziger Kompaktvan mit vier Türen und Heckklappe. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,31. Stirnfläche A 2,54 m². Luftwiderstandsindex $c_w \times A$ 0,79. Länge/Breite/Höhe 4391/1794/1652 mm. Radstand 2677 mm. Wendekreis rechts/links 10,5/10,8 m. Tankinhalt 60 L. Leergewicht 1538 kg. Gewichtsv. v/h 55,4/44,6%. Zulässiges Gesamtgewicht 2140 kg. Dachlast 100 kg. Kofferraumvolumen 695–1989 L. Zuladung 602 kg. Zul. Anhängelast/gebr. 750/1300 kg.

INNENRAUM

Innenbreite vorn/hinten 1480/1480 mm. Vorderradantrieb, EDS, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,46, II. 1,96, III. 1,28, IV. 0,98, V. 0,78, VI. 0,67, R. 3,18. Achsantrieb 5,07:1.

WARTUNG

Inspektion alle 30 000 km. Ölwechsel alle 30 000 km oder nach Wartungsintervallanzeige. **VERBRAUCH (ECE-NORM)** Stadt 9,5 L/100 km, über Land 6,2 L/100 km, gesamt 7,4 L/100 km.

ABGASWERTE

HC (Grenzwert)	0,040 (0,1) g/km
NO _x (Grenzwert)	0,046 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,132 (1,0) g/km
CO ₂	178 g/km

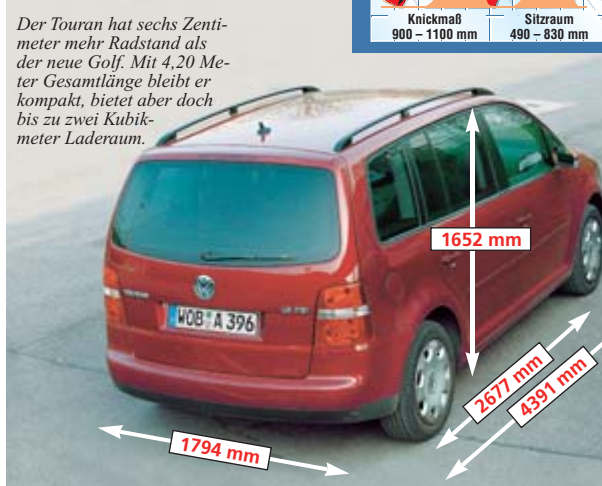
UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	82,-
Haftpflicht (TK 13, R 6)	748,-
Teilkasko (TK 25, R 6) ohne SB	349,-
Vollkasko (TK 12, R 6) mit 150 Euro SB	808,-
Festkosten pro Jahr	1179,-
Betriebskosten/100 km	12,70
Wertverlust/Jahr (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)	2400,-
GESAMTKOSTEN/KM*	
bei 15 000 km/Jahr	0,37/0,21
bei 30 000 km/Jahr	0,26/0,17
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN*	
bei 15 000 km/Jahr	460,-/257,-
bei 30 000 km/Jahr	654,-/416,-
GARANTIE	
zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung.	
* mit/ohne Wertverlust	

BEWERTUNG

Der neue Touran ist ein überzeugender Kompaktvan mit viel Platz und begeisterten Fahreigenschaften. Komfort und Variabilität sind weitere Stärken. Als Siebensitzer ist er nur bedingt einsetzbar. Der FSI-Motor ist nicht erste Wahl.

KAROSSERIE	FAHREIGENSCHAFTEN
+ sehr gutes Raumangebot	+ sportlich-sichere Fahreigenschaften
+ hohe Funktionalität	+ exakte Lenkung
+ vielfältige Variationsmöglichkeiten	- bei voller Beladung in Wechselkurven drängendes Heck
+ dritte Sitzreihe für Erwachsene nur als Notbehelf brauchbar	SICHERHEIT
FAHRKOMFORT	+ gute Sicherheitsausstattung
+ straffe Sitze mit gutem Seitenhalt	+ wirksame und standfeste Bremsen
+ geringe Abrollgeräusche	+ ESP serienmäßig
+ komfortable Federung	UMWELT
- Sitze in zweiter Reihe sehr schmal	+ schadstoffarm nach Euro 4
- leer Schwächen auf kurzen Wellen	KOSTEN
ANTRIEB	+ lange Wartungsintervalle
+ gutes Drehvermögen	+ Zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung
+ sehr leicht und exakt schaltbares Sechsganggetriebe	- keine Drei-Jahres-Garantie
- mäßige Durchzugskraft im 6. Gang	



Der Touran hat sechs Zentimeter mehr Radstand als der neue Golf. Mit 4,20 Meter Gesamtlänge bleibt er kompakt, bietet aber doch bis zu zwei Kubikmeter Laderaum.



Bedienung und Instrumente geben keine Rätsel auf, weniger Hartplastik wäre aber schöner

Dabei weiß das Triebwerk mit guter Drehfreude und verhalten kerniger Tonlage auch akustisch zu gefallen, zumal sich die Karosserie in keinem Drehzahlbereich zu irgendwelchen lästigen Dröhneffekten hinreißen lässt.

Etwas störend tritt bisweilen die elektrisch beaufschlagte Drosselklappe in Erscheinung, kurz E-Gas. Wird zum Schalten das Gas weggenommen, verharrt der Motor zu lange auf hohem Drehzahlniveau, gelegentlich ruckelt er milde.

Das bei den FSI-Modellen serienmäßige Sechsganggetriebe schaltet sich mit kurzen Wegen vorbildlich leicht und exakt, wobei der Sechste, zumindest in Verbindung mit dem 1,6-Liter, eher Schongangcharakter hat.

8,9 Liter Super Plus-Benzin hat der Touran im Test konsumiert – im Hinblick auf das hohe Gewicht ein akzeptabler Wert.

Nur als vorzüglich können die Bremsen eingestuft werden, die hervorragend und ohne nennenswerte Ermüdung arbeiten und sich zudem perfekt do-

sieren lassen. Vor allem auch das gleichmäßige und ruckel-freie Lösen der Bremse gelingt auf Anhieb.

Klar, der Touran ist, bei VW nichts Neues, mit 22 125 Euro nicht ganz billig. Dafür ist er aber auch zeitgemäß komplett ausgestattet. Viele Extras, die früher extra gekostet haben, sind im Grundpreis drin: Das Radio mit CD-Player gehört dazu, ebenso die Fernbedienung für die Zentralverriegelung. Sechs Airbags lauern auf den großen Knall, und die Gurtstraf-

fer können bei Bedarf, etwa bei einem Überschlag, mehrfach aktiv werden. Möglich wird dies durch das elektrische Funktionsprinzip, das auch eine präzisere Dosierung der Anzugskräfte erlaubt als die alte Pyrotechnik.

Wer heute noch keinen Kompaktvan hat, kann sich also entspannt zurücklehnen. Das Warten auf den Spätzünder hat sich ganz offensichtlich gelohnt.

Text: Heinrich Sauer
Fotos: Achim Hartmann



Mit dem 1,6-Liter-FSI ist der Touran ausreichend, aber nicht üppig motorisiert, die sechs Gänge schalten sich spielend leicht und exakt. Der Geheimschalter im Handschuhfach deaktiviert den Beifahrer-Airbag. Die straff gepolsterten Sitze gefallen mit gutem Seitenhalt, zu dem auch die hoch gezogene Lehne beiträgt