



Fotos: Michael Blumenstein

Seit zehn Jahren tourt der Niedersachse und hat sich optisch kaum verändert. In der Technik schon, etwa Matrixlicht.

So gut ist Gestern noch heute

Vans waren vor 20 Jahren der Hit. Heute vermissen einige die Tugenden der Pampersbomber. Wir haben mit dem VW Touran einen Oldie als Neuwagen probiert und sind überrascht.

Im März 2015 zur Präsentation der zweiten Generation des VW Touran war die Welt noch in Ordnung – bei VW. Zumindest nach außen. Intern brodelte es sicherlich schon. Denn aus den USA wurden die ersten Stimmen laut, dass den TDI-Motoren zu hohe Emissionen entweichen – in der Realität, nicht bei den vorgeschriebenen Messverfahren. Die Bombe platzte zur IAA 2015 Mitte September, das Ergebnis ist bekannt.

Oldie als Neuwagen

Zehn Jahre später fährt noch immer eben dieses VW-Modell als Neuwagen zu den Kunden – optisch nahezu unverändert und noch immer als TDI. Wir haben uns den VW Touran 2.0 TDI mit 150 PS und Doppelkupplungsgetriebe ein vielleicht letztes Mal aus der Nähe angeschaut. Das Lebensende spürt dieser in Wolfsburg produzierte Auto-Opa bereits und lässt es sich hier und da auch anmerken. Dennoch brilliert er mit Tugenden, die man bei vielen neu entwickelten Fahrzeugen vergebens sucht. Die gute alte Zeit kann man mit dem Touran also noch mal aufleben lassen – inklusive nun sauberem TDI, sofern man einen

Selbstzünder ob der Kilometerleistung überhaupt benötigt.

Wir fuhren in den zwei Wochen Testzeitraum rund 2.500 Kilometer mit dem Touran – entspannte Kilometer. Und wir konnten gut nachvollziehen, wieso VW den Kompaktvan noch immer im Programm hat und noch immer Menschen nach solch einem Automobil fragen und es auch kaufen. So verkaufte sich der Touran 2024 knapp 10.872-mal in Deutschland. Vom Polo wurden nur 15 Autos mehr zugelassen und von Teslas Bestseller, dem Model Y, rund 300 weniger.

Warum das so ist, ist schwierig zu beantworten. Wollen die meisten Menschen beim Neukauf meist das neueste Produkt haben, wählen nach wie vor viele Autokäufer ein Modell, das zehn Jahre bereits am Markt ist und lediglich technisch aufgefrischt wurde – dazu später mehr. Der Fiat 500 (Verbrenner), der VW T6 und der Mazda MX-5 waren und sind ähnliche Beispiele.

Einfach praktisch

Fangen wir bei den praktischen Details des Touran an. Auf lediglich 4,53 Metern bietet der Van phänomenal

viel Platz für fünf Personen. Der Testwagen war sogar als Siebensitzer konfiguriert (Aufpreis 714 Euro). Und ganz hinten können mittelgroß gewachsene Menschen durchaus auch für ein paar Kilometer mitgenommen werden.

Wem fünf Plätze oder weniger ausreichen, der bekommt hinten ein Stauvolumen von sagenhaften 834 Litern. Dachhoch beladen, versteht sich. Ein Gepäcknetz sichert das Ladegut vor dem Hineinfallen in den Fahrgastraum. In den Testwagen wurden die integrierten Kindersitze hineinkonfiguriert. Für 193 Euro hat man so die Möglichkeit, ein Kind sicher mitzunehmen, ohne den lästigen Ein- und Ausbau von Kindersitzen. Wer zwei Kinder hat, bekommt das auch auf der anderen Seite für die weiteren 193 Euro.

Von der ehemals vorhandenen Vielfalt aus Motoren mit 1.0, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6 (TDI), 1.8 und 2.0 Litern sind wir meilenweit entfernt. Es gibt noch einen 1.5 TSI mit 150 PS (Handschaltung und DSG) und den gefahrenen 2.0 TDI mit 150 PS sowie eine 122-PS-Version davon, die stets mit Handschaltung zum Kunden rollt. Bei den Ausstattungen wird es auch spärlich:



1 Seit 2015 erkennt man den Touran sehr leicht auch am Heck. **2** Platz wie in der Mittelklasse bietet der Van. **3** Die Sitze im Fond sind einzeln verschieb- und umklappbar. **4** Der integrierte Kindersitz ist für kleines Geld zu haben. **5** Fast 2.000 Liter passen nach dem Umklappen rein. **6** Die Anhängerkupplung klappt auf Knopfdruck aus, Arretierung mit Fuß oder Hand. **7** Clever postierte Ablagen sorgen für viel Transportraum. **8** Ein guter Mix an Materialien, die zudem sauber verarbeitet sind, zeichnet das Cockpit. **9** Die Assistenten lauern hier am Blinkerhebel. **10 & 11** Handy laden mit Tü-cken, dafür ist die Digi-Anzeige gut. **12** Echte Tasten und Drehregler für Spiegel und Fenster – 2025 erwähnenswert.

Goal, Comfortline und Highline lauten die Ausstattungslinien. Einen Cross-Touran mit offroadiger Bepunktung gibt es längst nicht mehr – würde aber auch sicherlich den Zeitgeist bedienen.

Erst ab 34.000 Euro

Erschreckenderweise geht der Van-Spaß erst bei gut 34.000 Euro los. Viel Geld. „VW-Klientel“ schielt sicherlich auch mal zum neuen Tiguan, den es

mit 130-PS-TSI und DSG bereits ab 32.143 Euro gibt und der auf den Zentimeter gleich lang ist. Und ja, auch in den Kofferraum des SUVs passt nicht viel weniger und in jedem Fall genug. Welche Argumente sprechen also für den Touran? Ehrlicherweise sehr wenige.

Einfachheit lassen sich heute viele Menschen etwas extra kosten. Da gibt es Hotels, die einen ins Jahr 1920 zurückversetzen. Und Menschen zahlen dafür mehr als für „aktuelle“ Hotels.

Also alles Basic, wenig und nichts lenkt vom Wesentlichen – dem Entspannen – ab. So in etwa könnte man das Fahren im Touran auch ansehen. Es gibt perfekt platzierte Spiegelversteller und Fensterhebertasten in der Türverkleidung. Die Türentriegelung ist genau dort, wo man sie vermutet: vor den echten Türgriffen. Der DSG-Wahlhebel kann blind bedient werden. Der Spurhalteassistent und auch der Tempowarner können mittels Lenkstockhebel easy aufgerufen und

VW Touran TDI 150 DSG Highline

Testwagenpreis 53.332 €
 R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS
 360 Nm ab 1.600 U/min
 7-Gang-DSG | 206 km/h | 9,3 s
 5,7 D | 150 g/km
 4.527 x 1.829 x 1.668 mm
Kofferabteil (7-Sitzer)
 117/633/1.857 Liter
HK 14 | VK 19 | TK 22
Wartung 2 Jahre/30.000
Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

abgeschaltet werden. Die Sonnenbrille findet bei Nichtgebrauch seinen Platz genau dort, wo man es von früher her kennt. Es gibt Ablagen noch und nöcher, kleine Netze fangen Kleinzeug auf, Lüfterdüsen lassen sich einfach verstellen und auch die Bedienung der Lenkradtasten findet man blind, da es echte Tasten sind, die man nach ein paar Tagen kennt.

Matrixlicht, Sound, AGR-Sitze

Dennoch hat sich VW nicht versperrt, Neues in den Touran zu bringen. Exzellente Matrixscheinwerfer, Volldigital-Cockpit mit vielfacher Individualisierungsmöglichkeit, ein großer Touchscreen ohne Lautstärkeknopf, aber mit allem, was man mittlerweile meint, zu brauchen; und mit einer Ablesbarkeit, die besser kaum sein könnte. Dynaudio-Soundsystem (570 Euro) für die anspruchsvolle Kundschaft, kabellose Smartphone-Spiegelung und induktives Laden des Handys.

Hier besteht jedoch das Problem, dass das Smartphone beim Laden unter dem „Deckel“ schnell zu heiß wird und im schlimmsten Fall das Handy vor dem Nutzen abgekühlt werden muss – nicht sonderlich durchdacht.



Schlankes A-, B- und C-Säulen und große Glasflächen ergeben Übersichtlichkeit.

Die neuen Modelle haben beim Induktivladen eine Kühlfunktion integriert. Besser sind die bequemen, AGR-zertifizierten Massagesitze vorn (für schmale 445 Euro) mit Vierfach-Kopfstützen-Verstellung. Okay, die Massagefunktion entspricht nicht mehr dem Stand der Technik (es wabert nur eine unmotiviert Welle über den Rücken) und die Sitzposition ist vanartig hoch, das muss man akzeptieren.

Die hinteren drei Einzelsitze lassen sich in der Neigung den Sitzgewohnheiten der Fondpassagiere anpassen und bei Bedarf komplett zusammenklappen, sodass eine ebene Ladefläche und 1.980 Liter Volumen entstehen. 673 Kilogramm dürfen Insassen und Gepäck zusammen wiegen. Wer einen Anhänger ziehen möchte, darf auf den Kugelkopf 1.800 Kilogramm packen, bei Nichtgebrauch verschwindet dieser elegant hinter dem Stoßfänger.

Ein Langstreckenfahrzeug

Von außen wirkt der Touran im Vergleich zu heutigen Autos zierlich. Die schlanken A-, B- und C-Säulen in Kombination mit den großen Fensterflächen ergeben das vielleicht aktuell

übersichtlichste Automobil. Das Design ist klar gezeichnet, unaufgeregt und ein wenig klassen- und zeitlos. Wer es innen schön haben will, bekommt fast alles. Der Preis entspricht dann dieser Prämisse: 50.000 Euro sind für einen VW Touran 2.0 TDI DSG problemlos „realisierbar“. Das ist in der Tat absurd.

Denn der Antrieb ist dennoch bestenfalls Stangenware, mit der man gut und sparsam motorisiert lange Strecken absolvieren kann. Mit sechs Litern ist man flott unterwegs und schafft dank 58-Liter-Tank rund 1.000 Kilometer nonstop. In gut neun Sekunden wäre der Standardsprint ohne Mühe absolviert und etwas mehr als 200 km/h sind machbar. Auch bei dem Tempo liegt der 1.680 Kilogramm schwere Touran ausgesprochen satt und regungslos.

In der höchsten der drei Ausstattungen, Highline, rollt der Touran auf 17-Zoll-Rädern. Beim Testwagen montierte VW sogar die maximal möglichen 18-Zöller (770 Euro) und kombinierte diese mit dem adaptiven Fahrwerk DCC (890 Euro). Die Kombination kann zwar aus dynamischer Sicht und aus Komfortaspekten überzeugen, ein ständiges Poltern der Vorderachse ist jedoch der Preis der großen Räder und ein wenig störend.

So beweist der VW Touran 2.0 TDI DSG, wie man ein zehnjähriges Automobil nach wie vor attraktiv halten kann. Und es gibt genug Kunden, die dieses Verhalten goutieren. Zeitgleich ist es nachhaltiger, als alle sechs bis sieben Jahre ein komplett neues Auto zu konstruieren. Auch ein Aspekt, der immer wichtiger wird. Und, dass die Autos nicht mehr besser werden, ist in den meisten Fällen auch ein Fakt. *mb*

DAT-PROGNOSE

VW Touran TDI 150 DSG Highline

36 Monate ohne Extras
 15.000 km/Jahr: 41,3 %
 25.000 km/Jahr: 37,7 %
 40.000 km/Jahr: 32,7 %

