



Volkswagen Touran (2010 - 2015)

Familiaar

Autotest | "Verander nooit iets aan een succesformule", dat is de strategie die Volkswagen de laatste jaren volgt bij het ontwikkelen van nieuwe modellen. Een nieuwe Volkswagen borduurt voort op de sterke punten van de voorganger en wordt alleen verfijnd. Andere merken kiezen juist voor nieuwe concepten en nieuwe technieken om zich te onderscheiden van het huidige aanbod. Wat heeft de nieuwe, maar vertrouwde Volkswagen Touran te bieden?

"Familiaar", kent u dat woord? Het betekent zowel "vertrouwd zijn met" als "familieaangelegenheid". Daarmee omschrijft het de nieuwe Touran perfect.

De Touran 2010 is namelijk geen geheel nieuw ontwikkelde auto. Iedere centimeter plaatwerk is nieuw, waardoor de auto nu dezelfde, zelfverzekerde uitstraling heeft als alle andere nieuwe Volkswagens. Onderhuids is de nieuwe Touran niet meer dan een sterk verbeterde versie van het voorgaande model.

Weggedrag

De nieuwe Touran staat, net als de voorganger, op het platform van de Golf V. De wielophanging en afstemming zijn echter zo radicaal aangepast dat Volkswagen toch spreekt van een nieuwe auto.

Terecht, zo blijkt al snel tijdens deze rijtest. De Touran rijdt zoals de gemiddelde Europeaan het graag heeft: de auto is stevig geveerd, zodat de bestuurder goed contact heeft met de auto. Tegelijkertijd is het onderstel niet zo hard dat het oncomfortabel wordt. Bovendien garandeert het stevige onderstel ook een

veilige wegligging bij volle belading.



Nieuw voor de Touran 2010 is, optioneel, variabel in te stellen demping. In de praktijk is het verschil tussen de "sport" en "comfort" stand zeer gering. Ook met het standaard onderstel is de wegligging bovendien al uitstekend. De Touran kan worden gereden als een gewone personenauto; ondanks het hoge koetswerk helt de auto nauwelijks over in de bocht. Zelfs bij een uitwijkmanoeuvre reageert de auto goedmoedig en veilig.

1.2 TSI BlueMotion

Hét grote nieuws van de nieuwe Touran is de introductie van een 1.2 liter benzinemotor. Dat klinkt als een onwaarschijnlijk kleine motorinhoud, die eerder hoort bij een compacte stadsauto dan bij een grote MPV. Dankzij de assistentie van een turbo levert deze kleine motor echter 105 pk / 175 Nm en dat zijn heel volwassen waarden voor een auto als de Touran.



De "Touran 1.2 TSI" komt dan ook moeiteloos met het verkeer mee. Op geen enkele manier heeft de bestuurder het gevoel met een ondergemotoriseerde auto te rijden. Sterker nog: op de Duitse Autobahn haalt de Touran 1.2 met een flinke aanloop de 160 km/u en is dan in staat die kruissnelheid moeiteloos vast te houden. Zelfs op hoge snelheid valt op dat de Touran zeer stil is; niet alleen de motor, maar ook geluiden van banden en rijwind dringen nauwelijks tot het interieur door.

Ook bij meer gangbare snelheden valt de TSI motor positief op. Al bij een zeer laag toerental levert de motor veel trekkracht en daarom kan uiterst ontspannen worden gereden. Een schakelinidicator geeft aan wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen.

Verbruik

Om het verbruik te verlagen is de Touran BlueMotion standaard voorzien van een "stop/start"-systeem. Zodra de auto tot stilstand komt en de versnelling in neutraal wordt gezet, slaat de motor af. Wanneer het koppelingspedaal wordt ingetrapt om de eerste versnelling in te leggen, start de motor automatisch. Dit gaat zo snel, dat het nooit storend of vertragend werkt.

Ondanks alle brandstofbesparende maatregelen, is het door Volkswagen beloofde verbruik van 5.9 liter per 100 km in de praktijk nauwelijks haalbaar. Zelfs met een uiterst kalme rijstijl op een weinig veeleisend traject (voornamelijk provinciale wegen) verbruikte de testauto meer dan 8 liter benzine per 100 km.



Alhoewel TSI-motoren compacte auto's tot sublieme prestaties brengen en toch spaarzaam met brandstof omspringen, moet een dergelijke motor in de grote Touran te hard werken om het beloofde lage verbruik waar te kunnen maken.

Wie de Touran 1.2 TSI kiest voor belastingvoordeel zal zeker slagen, maar om het milieu te redden blijft een

moderne diesel een betere keuze. De dieselmotoren hebben merkbaar minder moeite met de grote/zware Touran en halen gemakkelijker de beloofde fabrieksopgave.



Om de bagageruimte te vergroten, kunnen één of meerdere achterstoelen worden opgeklapt. Volkswagen voorziet hierbij niet in een slim systeem waarmee ongebruikte stoelen onzichtbaar in de laadvloer verdwijnen. In plaats daarvan ontstaat een onregelmatige laadvloer en moeten de stoelen helemaal worden uitgenomen (à 17 kg per stuk) om de maximale laadruimte van 1.989 liter te kunnen benutten.

Ruimte

De nieuwe Touran is op een paar millimeter na even groot als het vorige model. Dat kan worden uitgelegd als behoudend, maar het betekent ook dat het nieuwe model even handelbaar is als de voorganger. Sommige MPV's groeien in het streven naar vooruitgang zo enorm, dat ze onhandelbaar groot worden of nog nauwelijks in een parkeervak passen.

Ook in vergelijking met de concurrentie is de ruimte voor- en achterin de Touran royaal. De achterbank is zeker niet alleen het domein van kleine kinderen; ook volwassenen zitten er prima. Optioneel kan de Touran worden voorzien van een tweede achterbank. Deze is door de minimale beenruimte wel voorbehouden aan kinderen. Zowel de zitting als de rugleuning van ieder van de vijf achterstoelen is individueel in te stellen.

Dit is veel (en zwaar) werk, waardoor de Touran niet uitnodigt om de flexibele indeling regelmatig te gebruiken. Op dit punt is het best merkbaar dat de nieuwe Touran slechts een doorontwikkeling van de voorganger is en heeft de concurrentie echt een grote voorsprong. Ook kiest VW nog altijd voor scharnierende achterdeuren en niet voor kindvriendelijke schuifdeuren.



Uitrusting

Als het gaat om elektronica is de Touran juist helemaal bij de tijd. Het navigatiesysteem laat zich eenvoudig bedienen en geeft duidelijke instructies. Standaard speelt het audiosysteem MP3-bestanden van een SD-geheugenkaart, alleen met een optiepakket wordt ook de iPod ondersteund.

Parkeren doet de Touran geheel zelfstandig. Bij rijden met lage snelheid scant de computer continu naar geschikte parkeerplaatsen. In het display verschijnt een melding wanneer een parkeerruimte is gepasseerd die groot genoeg is voor de Touran. Met een druk op de knop neemt de computer het stuurwiel over en parkeert de Touran zichzelf. Daarvoor heeft de elektronica slechts 40 cm speelruimte voor en achter de auto nodig.



Conclusie

Sinds de introductie in 2003 heeft Volkswagen ruim een miljoen Tourans verkocht. Daarom stond het bedrijf nu voor een lastige keuze: een geheel nieuw concept introduceren of doorgaan op de vertrouwde weg? VW heeft voor het laatste gekozen.

Aan de buitenkant is de Touran geheel nieuw, maar onderhuids is de auto slechts vernieuwd. Het onderstel, en daarmee de wegligging, is sterk verbeterd en is van topklasse voor een auto in dit segment. De "1.2 TSI" benzinemotor levert ondanks een minimale motorinhoud prima prestaties. Helaas is het beloofde lage verbruik in de praktijk lastig te realiseren; deze motor is daarom vooral goed voor belastingvoordeel.

Wat is gebleven, is de bekende opzet met volop ruimte, maximaal zeven zitplaatsen en een sublieme afwerkingskwaliteit. Kortom: de Volkswagen Touran is een gezinsauto die nieuw en toch meteen vertrouwd is. Familiaar dus. ■



Specificaties

Volkswagen Touran (2010 - 2015) 1.2 TSI Highline

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	440 x 179 x 167 cm
Wielbasis	268 cm
Gewicht	1.360 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	695/1989 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1197 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 5000 tpm
Koppel	175 Nm @ 1550 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.450,-
Prijs instapmodel	€ 27.990,-