



Vrrroem, straight through

"54% koopt een Touareg vanwege zijn uiterlijk, daarom maken we hem liever niet vies." Met deze vorm van zelfspot beëindigt Volkswagen zijn commercial voor de Touareg, waarin een upperclass, op-en-top Brit in zijn vrijetijdskloffie laat zien wat zijn Touareg allemaal zou moeten kunnen. Ondanks dat Volkswagen helemaal op de hoogte is van de gemiddelde SUV-koper is het daarom des te opvallender dat de Touareg als een van de weinige SUV's van een breed georiënteerd merk standaard beschikt over vierwielaandrijving en een kruipversnelling. Rijtesten.nl kreeg de sterkste benzine-uitvoering tot zijn beschikking om naast de terreincapaciteiten ook te ervaren wat deze grote jongen in het dagelijkse verkeer kan.



Nosejob

De Touareg die in deze test figureert is de gefacelifte versie. Dat wil zeggen dat er zowel onderhuids als zichtbaar nogal wat veranderd is. Volkswagen spreekt zelf van 2300 wijzigingen, alleen krijg ik daarbij altijd een beetje een naar gevoel. Hebben alle kopers van de vorige Touareg dan een miskoop gedaan? Laten we het er maar op houden dat het vooral heel veel hele kleine dingetjes zijn. Aan de buitenkant is het meest in het oog springende verschil met de vorige versie toch wel het andere front. De koplampen zijn net wat frivoler gelijnd dan de rechte koplampen van hiervoor en daarnaast is de 'chromen grille' natuurlijk ook zeer gezichtsbepalend. Toch moet hier wel even gezegd worden dat uiteindelijk alleen de boven- en ondergrille zelf verchromd zijn, alle materiaal daartussen en –omheen heeft een net iets andere tint dan het chroom en is dus ook geen chroom.

Voor de rest is het echt speuren naar verschillen. Of het moet zijn dat je doorhebt dat de achterlichten wat donkerder zijn getint. Verder zijn er vooral veel overeenkomsten. Het koetswerk heeft nog steeds dezelfde robuuste uitstraling. Door de verstelbare hoogte kan de auto van buiten nogal verschillend overkomen. In zijn laagste stand zou je maarzo het gevoel kunnen krijgen met een hele dikke station te maken te hebben, maar wanneer de koets maar liefst 14 cm hoger staat is het onmiskenbaar een terreinwagen door de grote bodemvrijheid. Waar geen misverstand over zal bestaan is het kunnen van deze auto. Met zijn maar liefst twintig inch dikke wielen en twee grote ovale uitlaten.

Waar dit soort auto's natuurlijk veel gebruikt worden om allerlei aanhangers te trekken, zit je altijd met zo'n lelijke trekhaak aan de achterkant. Toch is dat bij deze Touareg niet het geval. Je ziet zelfs geen mechanisme waar een afneembare trekhaak op te plaatsen is. Toch is de auto wel in staat aanhangers te trekken. Achter de bumper bevindt zich namelijk de trekhaak die door middel van een elektrisch systeem is weg en weer terug te klappen. Een mooie, nog niet veel geziene uitvinding om het nuttige met het aangename te verenigen.



© Rijtesten.nl

Een snufje zus, een snufje zo

Een overdaad van luxe komt je van alle kanten tegemoet als je plaats neemt in de stoere Volkswagen. Via allerlei knopjes is van alles aan deze auto in te stellen en voor de functies waar geen knopjes voor te vinden is, heb je nog het zeer uitgebreide systeem dat via het navigatiescherm te bedienen is. Belangrijk voor de terreinrijder zijn de twee grote ronde knoppen tussen de voorstoelen, waarmee respectievelijk de lage gearing ingeschakeld kan worden en de koetshoogte cq bodemvrijheid kan worden ingesteld. Dit laatste kan overigens in zes stappen. Achter het grote, volledig elektrische verstelbare stuur zitten zoals gewoonlijk de hendels voor knipperlichten en ruitenwissers, alleen zijn deze niet al te groot. Je moet soms echt even flink je vingers strekken alvorens de stengels kunt bedienen. Ietsje groter was wel prettig geweest.

De gebruikte materialen en de afwerking daarvan zijn prima voor elkaar, wat overigens

niet betekent dat het niet beter zou kunnen. Met name qua materialen mag er best nog een schepje bovenop als je bedenkt dat de testauto toch ruim boven de ton in euro's uitstijgt. Die prijs zit hem overigens ook met name in veel opties. Wat te denken van een achteruitrijcamera zodat je ook bij zo'n hoge auto veilig achteruit kan rijden in bijvoorbeeld oorden waar veel kinderen spelen. Maar daarnaast is het natuurlijk ook bij inparkeren en krappe bochtjes erg handig. Daarnaast is er de adaptive cruise control (acc) die altijd een veilige afstand tot je voorligger bewaart, ook als je zelf even wat minder goed oplet. Dat is ook gebleken in een niet geheel geplande test waar een voorligger op een lege 80-weg vol in de remmen ging om nog net een afslag te kunnen halen. Eer ik kon reageren hoorde ik al waarschuwendende signalen en kon ik vol in de remmen om nog ruim op tijd stil te staan. Dat het remmen zo goed verliep zal er mede mee te maken hebben dat het systeem in geval van dreigend gevaar de remmen al in opperste staat van paraatheid zet. Ook interessant is de zogenaamde side assist. Deze geeft door middel van oranje ledjes aan de binnenzijde van de buitenspiegels aan of zich iets in je dode hoek bevindt. Het systeem doet dit overigens met een zeer ruime marge, zodat de ledjes vaak al branden als bijvoorbeeld een inhalende auto nog ruim achter je zit. De ledjes zitten dusdanig diep in het huis van de spiegel dat achterliggers ze niet kunnen verwarren met je richtingaanwijzers.

De stoelen passen prima in een auto als deze. Het zijn grote stoelen waar je royaal op kan zitten. Met het gladde, antracietkleurige leer en de vlakke zitting zit je in eerste instantie niet erg 'vast' op je stoel, maar de lendensteunen aan de rugleuning geven je toch voldoende ondersteuning om goed te kunnen blijven zitten. Iets meer vorming van de zitting was wel prettig geweest voor het ruige terreinwerk waar je regelmatig heen en weer stuitert van links naar rechts en vice versa. De stoelen zijn geheel elektrisch te verstellen en zijn zelfs voorzien van een geheugen. Zodra de auto op contact staat, schuift de stoel in de onthouden stand. En zodra je weer uit wil stappen, schuift de stoel weer in de uiterste stand. Zelfs in dat laatste geval kan een passagier achterin nog prima instappen en gaan zitten. Wederom vrij vlakke zittingen, maar in ieder geval ruimte genoeg. De kofferruimte is met 555 liter zoals je hem zou verwachten en is met een neergeklapte achterbank zelfs uit te breiden tot 1570 liter.



Machtsvertoon

Er zijn natuurlijk verschillende aspecten aan het exterieur die verraden dat het hier om de uitvoering met veel cilinders gaat, simpelweg omdat de grotere motoren nu eenmaal wat dikker worden uitgevoerd. De V8-badje is niet het enige dat verraad dat we hier met een achtcilinder benzine te maken hebben, want als we de Touareg starten dan hoor je daar het vertrouwde geluid van een heuse V8. Toch is het geluid naast kenmerkend ook nog wel bescheiden te noemen wanneer de motor stationair of op lage toeren draait. De auto reageert wel wat gevoelig op het gaspedaal, op zich is daar wel mee om te gaan, maar bij bijvoorbeeld een vervelende, steile drempel kan het wel vervelend zijn dat je door de deining van de auto het gas weer licht beroerd. Het gevoel dat je krijgt wanneer je zo'n Touareg bestuurt, past absoluut in de categorie 'King of the road'. Ook met de luchtvering in de laagste stand heb je een zeker overzicht en in combinatie met een luxe interieur en het heerlijke cruisende karakter van de auto heb je

het gevoel dat niemand je wat kan maken. Het vermogen lokt totaal niet uit tot agressief rijgedrag. Integendeel zelfs. Dit neemt niet weg dat de auto er niet mee overweg kan. Met één voetbeweging is de Touareg plotseling niet meer de comfortabele, gemoedelijke auto waar je tot dan toe in verkeerde. Zelfs bij een gangetje van 100 km/u zet de auto een gigantische versnelling door eerst twee of soms drie verzetten terug te schakelen. Onder het genot van een prachtige V8-roffel draait de motor zijn toeren steeds tot in het rode gebied. De koek is niet gauw op en ondanks zijn gewicht en grootte zou een topsnelheid van 234 km/u haalbaar moeten zijn.

De automaat schakelt met zijn zes versnellingen soepel op als deze in de standaard Drive-stand staat. De Sport-stand laat de motor wat meer toeren maken, wat goed merkbaar is bij snelwegsnelheden, want in de S-stand is slechts de vijfde versnelling geselecteerd, terwijl de D-stand al lang en breed in de zesde versnelling zit.

Tussen de voorstoelen bevindt zich nog een draaiknopje waarmee de demping ingesteld kan worden. Je kan kiezen tussen de standen sport, auto en comfort. Het verschil is merkbaar, maar om in de termen te blijven: het verschil is niet schokkend. Als je dan verschillende mogelijkheden hebt, zou je ook verwachten dat de mogelijkheden ver genoeg uiteen liggen om echt iets extra's te bieden. De standen liggen nu allemaal nog veel te dichtbij comfort. Het sturen is ook op datzelfde comfort ingesteld. Het draaien gaat relatief licht en er zit wat veel speling op het stuur. Op zich is het niet onoverkomelijk, aangezien de Touareg natuurlijk geen razendsnelle bochten hoeft te kunnen draaien, maar wat mij betreft bijten comfort en direct stuurbedrag elkaar niet, dus dat laatste had best gemogen.

Zoals eerder gezegd beweert Volkswagen dat de Touareg over goede terreincapaciteiten beschikt. Nu is het lastig om in Nederland veel verder te komen dan wat blubber of een enkel heuveltje. Nu kan ik wat dat betreft ook zeggen dat de Touareg hier echt geen moeite mee heeft. Zelfs niet met asfaltbanden die om het lichtmetaal lagen. Toch is er het volste vertrouwen dat deze Volkswagen, wellicht mét terreinbanden, echt wel in staat is tot enkele trucjes waar de concurrentie achter moet blijven. Met een lage gearing en tot 30 cm bodemvrijheid heb je al heel wat om handen.

Volkswagen Touareg 4.2 V8

Neem daarbij nog de nodige elektronica die je kunnen ondersteunen en dan is het best aannemelijk dat de Touareg een klimvermogen heeft van 45° (nota bene 100%) en een waaddiepte van bijna 60 cm.

Tijdens de testperiode is er ondanks dat er naar verhouding veel snelweg is gereden toch nog een verbruik van 13,6 liter per 100 km uitgerold. En dat is natuurlijk best fors. Zeker omdat dit nog best op kan lopen als er meer stadsritjes worden gemaakt. Er is tijdens de test gebleken dat het verbruik dan maarzo op kan lopen richting 18 liter per 100 km. Als je zo nu en dan weer bij de pomp staat om je 100 liter metende brandstoftank weer bij te vullen, dan ben je je er weer van bewust dat je een zware auto met dito motor bij je hebt. En dat is wel weer eens pijnlijk.



Lekkere V8 of verstandige TDI?

Al met al is de Touareg een zeer indrukwekkende auto. Een stoer voorkomen, een luxe uitstraling van binnen met veel technische hoogstandjes en een zeer potente motor. Al met al plusjes op alle punten dus. Zeker ook gezien het feit dat deze SUV weldegelijk écht terreinwaardig is en dus niet in de overvolle categorie wannabe's thuishoort.

Naast al die plusjes zijn er ook twee dikke minnen bij deze auto te zetten. Het zijn afgezaagde aspecten, maar daarom niet minder waar. Het verbruik is behoorlijk hoog en de daarbij behorende uitstoot natuurlijk ook. Daarnaast hangt er aan deze auto een prijskaartje van maar liefst 115.390 euro. En dat is natuurlijk niet mis voor een – met alle respect – Volkswagen. Waar dat laatste nog iets is dat voor sommige mensen geen issue is, kun je tegenwoordig toch niet meer om het milieu heen. Waar de Touareg toch zeker een interessante auto blijft, is een drieliter zelfontbrander wellicht nog een optie. Je bent weliswaar iets trager, maar nog steeds ruim onder de 10 seconden op de 100 km/u. De pk's zijn er wat minder, maar het koppel is 60 Nm hoger, namelijk 500 Nm. Neem daarnaast een 10.000 euro lagere aanschafwaarde en een lager verbruik cq uitstoot en eigenlijk hoef ik nu niet eens meer te zeggen dat ik in geval van aanschaf zeker de dieselluitvoering eens van wat dichterbij zou willen bekijken. De 2.5 liter TDI is er zelfs al voor minder dan 60.000 euro. Wel 'kaal', maar toch bijna de helft van deze luxe uitgevoerde V8. Maar ja, deze was dan toch ook wel weer heel erg lekker...

Plus

- + Stoere verschijning
- + Veel technische hoogstandjes
- + Krachtpatser

Min

- Korte hendels achter het stuur
- Verbruik
- Prijs