

VW Touareg II, Bilder, Videos und Fakten Touareg BJ 2010, Touareg MJ 2011

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. Februar 2010 um 21:47

Wolfsburg/München, Februar 2010. Der neue Touareg ist der erste Volkswagen und SUV aus Europa, den es in einer Hybridversion geben wird. Mit einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 8,2 l/100 km setzt der Touareg Hybrid neue Maßstäbe unter den echten Geländewagen mit Benzinmotor. Entsprechend niedrig sind die CO₂-Emissionen: 193 g/km. Der Hybridantrieb als neue Topmotorisierung verbindet damit die Leistung eines klassischen Achtzylinder-Motors mit dem Verbrauch eines Sechs- respektive Vierzylinder-Motors. Deshalb ersetzt er in Europa und Amerika den bisherigen V8-Benziner und führt so die erfolgreiche Volkswagen Downsizing-Strategie fort. Dieser Konsequenz folgend, werden die Motorversionen V10 TDI und W12 des Vorgängers nicht mehr angeboten.

Die Antriebseinheit des mit einer Hochvolt-Batterie ausgestatteten Touareg Hybrid besteht im wesentlichen aus dem per Kompressor aufge ladenen V6 TSI (Benzindirekteinspritzer mit 245 kW/333 PS), dem ideal für den Hybrid- und Zugfahrzeugeinsatz geeigneten 8-Gang-Automatikgetriebe und dem zwischen Verbrennungsmotor und Automatik integrierten Hybridmodul. Dieses kompakte Modul wiegt inklusive der Trennkupplung 55 Kilogramm und beinhaltet - in einem Gehäuse - die dem V6 TSI nachgeschaltete Trennkupplung und den E-Motor (34 kW/47 PS). Arbeiten V6 TSI und E-Motor gleichzeitig (Boosten), ergibt sich eine per Prüfstand ermittelte Gesamtleistung von bis zu 279 kW/380 PS und ein Drehmoment von maximal 580 Newtonmetern.

Volkswagen hat für den Einsatz im Touareg einen Parallel hybridantrieb gewählt. Im Gegensatz zu anderen möglichen Hybridsystemen sind damit sowohl die Offroad-Eigenschaften als auch die uneingeschränkte Dauersteigfähigkeit gewährleistet. Mit einer maximalen Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen empfiehlt sich der Touareg auch in der Hybrid version als ideales Zugfahrzeug. Darüber hinaus bietet der Parallel hybrid bei Überland- und Autobahnfahrten einen besseren Wirkungsgrad als alternative Hybridkonzepte. Der Touareg Hybrid erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und beschleunigt in nur 6,5 Sekunden auf 100 km/h. Im Vergleich zu einem konventionellen SUV gleicher Größe und Leistung ergibt sich durch das Hybridkonzept im Stadtverkehr eine Verbrauchseinsparung von mehr als 25 Prozent. Während des kombinierten Betriebs aus Stadt-, Landstraßen- und Autobahn-Fahrten haben die Entwicklungsingenieure eine durchschnittliche Einsparung von 17 Prozent ermittelt. Im wesentlichen sind es vier Parameter, über die der Touareg Hybrid diese Verbrauchssenkung realisiert: Der E-Motor: Das elektrische, emissionsfreie Fahren (bis 50 km/h) reduziert den Benzinverbrauch. Der V6 TSI ist in diesem Fall nicht nur abgeschaltet, sondern über eine Trennkupplung von der 8-Gang-Automatik abgekoppelt, um Schleppmomentverluste zu

vermeiden. Das Segeln: Sobald der Fahrer vom Gas geht, wird der V6 TSI ebenfalls vom Getriebe getrennt. Dies ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten (bis 160 km/h) und damit auch auf der Autobahn möglich. Durch die so auch hier eliminierten Schleppmomentverluste „rollt“ der Touareg deutlich länger. Und das führt bei vorausschauender Fahrweise direkt zu einer Verbrauchsreduzierung. Die Rekuperation: Beim Bremsen gewinnt der in diesem Fall als Generator arbeitende E-Motor kinetische Energie zurück, die in der Hochvolt-Batterie (NiMH-Batterie) zwischengespeichert wird. Das Start-Stop-System: Das in das Antriebssystem integrierte Start-Stop-System reduziert besonders im urbanen Bereich und im Stop-and-go-Verkehr den Kraftstoffverbrauch.

Effizientes Trio - V6 FSI, V6 TDI und V8 TDI

Signifikant verbessert wurden die Verbrauchs- und Emissionswerte der konventionell angetriebenen Touareg-Versionen. Beispiel V6 FSI, ein Benzindirekteinspritzer mit 206 kW/280 PS: Der 360 Newton meter starke 3,6-Liter-Motor verbraucht mit 9,9 l/100 km beachtliche 2,5 Liter (!) weniger als der Vorgänger. Dieser Durchschnittsverbrauch entspricht einer CO₂-Emission von 236 g/km. Und das sind exakt 60 g/km weniger als zuvor. Sparsamer wurden auch die Dieselmotoren. Im Hinblick auf die Leistung markiert hier eine weiterentwickelte Version des erfolgreichen V6 TDI mit nach wie vor 176 kW /240 PS (Europa-Version) direkt zur Markteinführung den Einstieg in die Welt des Touareg; der 550 Newtonmeter starke Turbodiesel verbraucht wegweisend niedrige 7,4 l/100 km (analog 195 g/km CO₂) und damit 1,9 Liter weniger als zuvor. Die CO₂-Emissionen reduzierten sich so um 49 g/km gegen über dem bisherigen Touareg V6 TDI und respektablen 24 g/km im Vergleich zum bereits sehr guten Vorgänger mit BlueMotion Technology. Gänzlich neu im Touareg-Programm ist ein V8 TDI mit 4,2 Litern Hubraum und 250 kW/340 PS. Der Durchschnittsverbrauch beträgt hier in Anbetracht der Leistung und des sagenhaften Drehmomentmaximums von 800 Newtonmetern (!) extrem gute 9,1 l/100 km (analog 239 g/km CO₂). Dieser TDI wird in den USA nicht angeboten. Generell gilt zudem, dass es sowohl seitens der Diesel als auch Benziner ein zum Teil länderspezifisches Motorenangebot gibt.

Der neue Touareg hat deutlich an Dynamik gewonnen; und zwar sowohl im Hinblick auf die Motoren und das Fahrwerk, als auch in Bezug auf die Optik. Letzteres geht natürlich auf das Konto des neuen Designs. Parallel punktet hier aber auch das besondere Verhältnis der Dimensionen. Hintergrund: Mit 4,80 Metern wurde der neue Touareg um 4,3 Zentimeter länger, gleichzeitig aber mit nun 1,71 Metern exakt 2,0 Zentimeter niedriger. Analog zur Länge wuchs der Radstand auf 2,90 Meter (plus 4,0 Zentimeter). Die Breite des Touareg blieb mit 1,93 Metern konstant. Niedriger ist, bis auf den Porsche Cayenne, kein anderes SUV dieser Klasse. Und das sorgt für eine ganz eigene Dynamik der Proportionen. Ziel der Designer um den Volkswagen Designchef Klaus Bischoff war es, dem Touareg auf der Basis der neuen Volkswagen Design-DNA eine nochmals elegantere Anmutung zu verleihen. Und das gilt ebenso für die nun horizontal ausgerichtete Frontpartie mit ihren markanten Scheinwerfern, die für den Touareg typische Heckpartie und ihrem nachts unverkennbaren Rückleuchtendesign als auch für den schlankeren, athletischen Karosseriekörper. So entstand ein SUV, das auch optisch nachhaltig wirkt, zeitlos gestaltet wurde, qualitativ ein Statement setzt und Präsenz zeigt, dabei

aber zurück haltend elegant und stilvoll bleibt.

Technische Karosserie-Highlights

Obwohl der Touareg mehr als 200 Kilogramm leichter wurde, bietet er mit einer statischen Steifigkeit von 24.800 Nm/° (plus fünf Prozent) die hochwertigste Karosserie im Segment. Komfort- und Crashverhalten profitieren davon gleichermaßen. Wie aufwendig das Touareg-Team den Rohbau konstruierte, zeigt exemplarisch das neue Panorama- Glasdach: Das Schiebe-/Hubdach füllt mit 990 x 1.452 Millimetern praktisch die gesamte Dachfläche aus. Im Normalfall führt solch eine Öffnung – immerhin 350 Prozent größer als ein normales Schiebedach – zu einer Verschlechterung der Steifigkeitswerte. Genau das ist beim Touareg dank der Grundsteifigkeit und eines zusätzlichen Verstärkungsrahmens nicht der Fall. Interessant: Das Schiebedach lässt sich selbst bei einer (theoretischen) Geschwindigkeit von 260 km/h noch schließen und würde selbst bei 300 km/h keine Windgeräusche machen. Neu konzipiert wurde im Touareg zudem die optional (serienmäßig im Touareg Hybrid und V8 TDI) elektrisch auf- und zufahrende Heckklappe. Sie kann jetzt nicht nur von innen im Fahrzeug und an der Heckklappe selbst betätigt werden, sondern auch via Funkfernbedienung. Ein Einklemmschutz sorgt dabei für Sicherheit. Darüber hinaus kommen mit dem Touareg erstmals in dieser Fahrzeugklasse sogenannte Mehrschichtdämpfungen zur Geräuschisolierung zum Einsatz, die bei höherem Wirkungsgrad deutlich weniger wiegen als übliche Dämm-Materialien.

Absolute Detailperfektion prägt den Innenraum des neuen Touareg. Das Grundlayout zeigt eine Verbindung aus glasklaren Linien, zeitloser Eleganz, hoher Funktionalität und hoher Materialqualität. Ein besonderer Reiz geht dabei vom Zusammenspiel aus SUV-typischer Robustheit und dem Ambiente eines Oberklasse-Fahrzeugs aus.

Übergeordnet stand auch bei diesem Volkswagen einmal mehr das Ziel im Vordergrund, das Auto auf Anhieb intuitiv bedienen zu können. Der Touareg-Fahrer nimmt deshalb in einem SUV Platz, das von einer durchgängig stimmigen Ergonomie geprägt wird. Diese Art der kompromisslos guten Bedienbarkeit und Sitzpositionen sowie ideal abgestimmter Mensch-Maschine-Schnittstellen ist ein Volkswagen Charaktermerkmal, das wesentlich zum weltweiten Erfolg der Marke beiträgt. Im neuen Touareg – mit seiner komplexen Ausstattung – war es dabei eine besondere Herausforderung, die gleiche uneingeschränkte Bedienlogik wie in einem Polo oder Golf umzusetzen. Das Ergebnis dürfte überzeugen.

Cockpit ohne Kompromisse

Vor dem Fahrer baut sich ein klar strukturiertes und hochwertiges Cockpit auf. Im präzise gestalteten Kombiinstrument liegen alle wesentlichen Informationen im Blickfeld. Ebenfalls neu entwickelt wurde – zwischen den vier Rundinstrumenten für Tacho, Drehzahlmesser, Motortemperatur und Tankanzeige platziert – ein sieben Zoll großes Multifunktionsfarbdisplay im Format 15:9. Es kommt serienmäßig im Touareg Hybrid und in Verbindung mit den V8-Aggregaten zum Einsatz. Die Premium-Ausführung des Displays erlaubt eine große Vielzahl von Darstellungsmöglichkeiten, ohne den Fahrer dabei mit Informationen zu überfrachten. Er kann vielmehr über ein selbst erklärendes und farbcodiertes Kontextmenü („Navigation“, „Media“,

„Telefon“, „Fahrzeug“, „Assistenz“) gezielt Informationen auswählen oder ausblenden. Im Farbdisplay wird im Fall des Touareg Hybrid auch die Energie flussanzeige dargestellt. Die Touareg-Versionen V6 FSI und V6 TDI sind mit einem ebenfalls neuen, fünf Zoll großen Display ausgestattet. Eine besonders hohe Wertigkeit und Präzision zeigen auch die klassischen, analogen Rundinstrumente: Sie besitzen galvanisch verchromte Zierringe und rot beleuchtete Zeiger. Die Ziffernblätter sind mit weißen LED hinterleuchtet und dreidimensional ausgeführt. Aufgrund dieser Veredelungsschritte und speziell entspiegelter Deckgläser erinnern die Rundinstrumente an edle Chronographen.

Mittelkonsole mit klarem Design und idealer Ergonomie

Komplett neu entwickelt wurde auch die Audio-/Navigationssystem- Generation des Touareg. Serienmäßig kommt hier das Radio-CD-System „RCD 550“ mit 6,5 Zoll großem Touchscreen und integriertem 6-fach-CD-Wechsler zum Einsatz. Optional kann dieses Infotainmentmodul zum Navigationssystem „RNS 850“ mit einem 8-Zoll-Touchscreen erweitert werden. Und das bietet unter anderem eine 3D-Kartendarstellung (Gebäude- und Topographiedarstellung via „Digital Terrain Model“), eine 40 Gigabyte große Festplatte (20 Gigabyte Speicher für Musik, Filme etc.), DVD-Player, Sprachbedienung und im Fall der Europa- Versionen digitalen Radioempfang (DAB). Darüber hinaus lässt sich das System natürlich um eine Bluetooth-Schnittstelle für Telefone, ein Media Device Interface als Schnittstelle für MP3-Player inklusive iPod/iPhone, TV und ein Dynaudio-Soundsystem ergänzen. Neben der intuitiv bedienbaren Menüführung über den Touchscreen bietet das „RCD 550“ respektive „RNS 850“ eine Hauptkontextleiste unterhalb des Screens. Hier gibt es acht Tasten („Radio“, „Media“, „Nav“, „Traffic“, „Phone“, „Climate“, „Car“ und „Setup“) zum Wechsel der Grundmenüs sowie zwei Drehregler. Über diese zwei Ebenen – Touchscreen und Steuerungsleiste – können alle wesentlichen Funktionen abgerufen werden. Inklusiv aller Energiefluss- und Verbrauchsdaten der Hybridversion. Direkt unter der Infotainmentkomponente befindet sich, optimal einsehbar und logisch strukturiert, die Grundbedienung der zugänglichen Zwei-Zonen-Klimaanlage (optional je nach Modell vier Zonen inklusive Fond). Perfekt in der Hand liegt zudem der Schalthebel für die 8-Gang-Automatik. Dahinter in Richtung der zweiteiligen Mittelarmlehne sind die robust und technisch gestalteten Drehregler für die Steuerung der Fahrwerks- und Allradoptionen angeordnet. Neben dem Schalthebel integriert wurden die Taster für die Start-Stop-Funktion sowie die elektrische Parkbremse.

Perfektionierter Fahrer- und Beifahrersitz

Sowohl die vorderen als auch hinteren Sitze des Touareg wurden neu konzipiert und bieten einen deutlich verbesserten Langstreckenkomfort. Neben den Basissitzen wird Volkswagen das SUV vorne mit sogenannten Komfortsitzen (Serie Touareg Hybrid und V8 TDI) sowie erstmals mit Sportsitzen anbieten. Die Komfort- und Sportsitze werden komplett elektrisch eingestellt. Hier inbegriffen: ein neues, pneumatisches Luftpolster in den Seitenwangen der Lehnen. In diesem Fall ebenfalls serienmäßig: nicht nur in der Höhe, sondern auch längs einstellbare Kopfstützen (vorne). Da sie so nah am Kopf anliegen, vermindert sich bei einem Unfall das Risiko, ein Schleudertrauma davon zutragen. Für die Komfortsitze wird es darüber hinaus eine

Klima funktion (Belüftung von Sitzfläche und Lehne) geben.

Neue Rücksitzanlage und mehr Raum im Fond

Trotz der reduzierten Fahrzeughöhe konnte die Kopffreiheit sowohl vorne als auch im Fond verbessert werden. Einen deutlichen Zuwachs zeigt zudem die Kniefreiheit auf der Rücksitzbank, da der um 40 Millimeter vergrößerte Radstand dem Innenraum zugute kommt. Folge: der Raum für die Knie wuchs von 68 Millimetern auf nun 104 Millimeter. Und dieses Plus ist deutlich spürbar. Darüber hinaus zeigt das Interieur des Touareg nun eine Variabilität, die die Qualitäten eines großen Kombis erreicht. Hintergrund: Erstmals kann die Rückbank um 160 Millimeter in der Länge verschoben und die Lehne in drei Stufen in der Neigung eingestellt werden. Die 40:60 teilbare Bank lässt sich optional zudem bequem elektrisch via Taste im Kofferraum oder seitlich vom Fahrersitz entriegeln. Je nach Position und Stellung der Rücksitzbank können im Kofferraum im Maximalfall zwischen 580 und 1.642 Liter Ladevolumen verstaut werden.

Der neue Touareg bietet ein außergewöhnlich großes Spektrum modernster Technologien.

Viele von ihnen sind gänzlich neu, andere wurden intensiv weiter entwickelt. Die Parkbremse wird jetzt auf Knopfdruck aktiviert. Das kamerabasierte Area View erkennt das Umfeld des Touareg und schafft zusätzliche Sicherheit. Lane Assist sorgt dafür, nicht vom rechten Weg abzukommen; Side Assist warnt derweil bei einem Spurwechsel vor von hinten heran nahenden Fahrzeugen. Die automatische Distanzregelung ACC bremst zur Not bis zum Stillstand; parallel werden die Gurte gestrafft. Bi-Xenonscheinwerfer mit Dynamic Light Assist „sehen“ den Gegenverkehr und regeln das Fernlicht, ohne zu blenden. Der adaptive Wankausgleich als Feature der weiterentwickelten Luftfederung sorgt dafür, dass der Touareg souverän wie ein sportlicher Pkw seine Bahnen zieht. Die Assistenzsysteme im Überblick:

- Area View ist ein bei Volkswagen erstmals eingesetztes Umfeldbeobachtungssystem. Über vier Kameras (in der Heckklappe, in den Außenspiegeln und im Kühlergrill) transferiert Area View das komplette Umfeld des Touareg auf den zentralen Touchscreen in der Mittelkonsole. Im Gelände etwa überträgt Area View dabei via Frontkamera und Seitenkameras das unmittelbare Bild direkt vor und neben dem Wagen – bei extremen Passagen ein mitunter unschätzbarer Vorteil. Dank des Modus „Anhängers-View“ lässt sich zudem die Bewegungsrichtung des Anhängers in Abhängigkeit vom Lenkeinschlag darstellen.
- Automatische Distanzregelung ACC (Adaptive Cruise Control) der neuesten Generation mit der Funktion Stop-and-Go (automatisches Fahren /Bremsen im Stop-and-go-Verkehr), automatischer Notbremsung (ANB) sowie sensorgesteuerter Pre-Crash-Funktion Gurtstraffung bei Fahrer und Beifahrer per Elektromotor im Vorfeld möglicher Gefahrensituationen). ACC wird als Bestandteil eines neuen Fahrerassistenz-Paketes angeboten werden. In diesem Fall sind stets auch Systeme wie das neue Area View an Bord.

- Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Dynamic Light Assist. Die dynamische Fernlichtregelung erkennt als kamerabasiertes System den Gegenverkehr ebenso wie vorausfahrende Verkehrsteilnehmer und passt den Lichtkegel so an, dass einerseits niemand geblendet wird (maskierter Bereich des Scheinwerfers), andererseits für den Fahrer die bestmögliche Ausleuchtung der Fahrbahn realisiert werden kann.
- Elektrische Parkbremse. Diese Handbremse reagiert auf Knopfdruck. Beim Anfahren wird sie automatisch gelöst.
- Luftfederung mit adaptivem Wankausgleich in einer weiterentwickelten Version. Die 4-Corner-Luftfederung ermöglicht höchsten Komfort bei minimalen Wankbewegungen des Aufbaus.
- Lane Assist arbeitet ebenfalls kamerabasiert. Besteht hier die Gefahr, dass der Wagen ohne Blinksignal die Spur verlässt, warnt das System den Fahrer via Lenkradvibration.
- Side Assist. Radarsensoren im Heck des Fahrzeugs warnen den Fahrer beim Spurwechsel vor von hinten herannahenden Fahrzeugen.

Bereits die Touareg V6 FSI und V6 TDI verfügen über eine überdurchschnittliche gute Serienausstattung. Ab Werk stets an Bord sind Features wie elektrisch anklapp- und einstellbare Außenspiegel, Regensensor, Ladekantenschutz in Trimfarbe, Multifunktions-Lederlenkrad plus Geschwindigkeitsregelanlage (GRA), Mittelarmlehnen vorne und hinten, vier 12-Volt-Steckdosen, alternativ via Funkfernbedienung zu betätigende elektrische Fensterheber, Gepäckraumabdeckung mit automatischer Öffnung, Klimaautomatik (links und rechts individuell einstellbar), modulare Rücksitzanlage, Multifunktionsanzeige, Radiosystem „RCD 550“ mit Touchscreen-Steuerung und integriertem 6-fach-CD-Wechsler, geschwindigkeitsabhängige Servotronic, 17-Zoll-Leichtmetallräder („Sonora“ mit sieben Speichen) mit 235er-Reifen, Start/Stop-System und Rekuperation sowie eine Ambientebeleuchtung für die Türöffner innen. In Sachen Sicherheit kommen das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP, Spannungsbildung, Bergan- und Bergabfahrassistent, ein wirkungsvoller Airbagverbund, Nebelscheinwerfer inklusive statischem Abbiegelicht, Tagfahrlicht, adaptives Bremslicht (Warnblinkautomatik bei Vollbremsung), automatische Türverriegelung nach dem Anfahren (abschaltbar), selbstabblendender Innenspiegel und Einstiegswarnleuchten in allen Türen (inklusive Heckklappe) hinzu.

Serienausstattung des Touareg Hybrid und V8 TDI

Die zwei neuen Topversionen, der Touareg Hybrid und der Touareg V8 TDI, verfügen über eine noch exklusivere Ex- und Interieur-Ausstattung. Beispiel Exterieur: Serienmäßig sind hier unter anderem ein Chrompaket (seitliche Fensterrahmen, unterer Kühlluft einlass, Ladekantenschutz, Trittstufe, Schwellerzierleisten und Abgas-enderohre), Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenfahrlicht, LED- Tagfahrlicht, Coming-home- und Leaving-home-Lichtfunktion, selbstabblendende Außenspiegel auf der Fahrerseite, Gepäckraumklappe mit elektrischer Öffnung und Schließung sowie das Schließ- und Startsystem Keyless Access im Ausstattungsumfang enthalten. Der Touareg Hybrid und V8 TDI verlassen das Werk zudem auf 18-Zoll- Leichtmetallrädern und 255er Reifen. Beim V8 TDI sind es Felgen des Typs „Tacora“

(zehn Speichen); im Fall des Hybrid kommt die eigens konzipierte Felge „Yukon“ mit fünf Doppelspeichen zum Einsatz. Optisch zu erkennen ist der Hybrid zudem an seinen Hybridlogos auf den seitlichen Chromleisten, im Front- und Heckbereich sowie auf dem Interieur-Dekor der Mittelkonsole. Darüber hinaus wird das Interieur des Touareg Hybrid und V8 TDI durch Details wie eine Lederausstattung (Dessin „Cricket“) mit Komfortsitzen inklusive elektrischer 12-Wege-Einstellung vorne, Pedalkappen in Edelstahl optik, Fußraumbelichtung, Multifunktionsanzeige mit großem Farbdisplay, Ablagefächer unter den Vordersitzen, Dekoreinlagen im Edelholz „Nussbaum Wurzel“ und Einstiegsleisten mit Edelstahl-Applikationen individualisiert. Last but not least gehört eine Diebstahlwarnanlage zur Serienausstattung. Es darf also von einer Vollausstattung die Rede sein!