

# VW Touareg II - Eure Meinung

Beitrag von „Kong Racer“ vom 17. Februar 2010 um 20:19

Hallo zusammen,

falls noch nicht bekannt, mehr Infos vom Touareg II.

Der VW Touareg gehört zu den Oberklasse-Automobilen von Volkswagen, und obwohl er ein SUV ist, musste er sich in den letzten Jahren nicht halb so viel Häme anhören wie der Phaeton. Touareg, das heißt großes SUV mit nicht nur mit viel Platz und Komfort, sondern auch mit ernstzunehmenden Geländequalitäten.

Es muss kein Spaß sein, den Nachfolger zu entwickeln, während sich die SUV-Gattung nachlassender Beliebtheit bei den Kunden erfreut, weil sie angeblich ökologisch nicht korrekt sei - was so nicht unbedingt stimmt, schwer vom Standpunkt und Vergleichsmaßstab abhängt und im übrigen so typisch deutsch ist, dass man sich die Haare raufen muss, wenn sich SUV-Fahrer für den Verbrauch ihres Autos rechtfertigen müssen, für den Rest ihres Lebensstils aber nicht.

Vielleicht ist es aber gerade ein Spaß, den Nachfolger zu entwickeln, wenn man weiß, dass man den Kritikern (es natürlich nicht recht machen, aber) durchaus merklich Wind aus den Segeln nehmen kann. Zu diesem Zweck hat VW den Touareg II zunächst auf Diät gesetzt. Nicht weniger als 208 Kilogramm hat das Basismodell abgespeckt. Weil die Neuauflage zwar ein paar Zentimeter länger, aber auch flacher geworden ist, kommt zum geringeren Gewicht auch eine kleinere Stirnfläche, die zusammen mit etlichen aerodynamischen Detailmaßnahmen für mehr Windschlüpfrigkeit und damit weniger Verbrauch sorgt.

Noch mehr als das mag die PR-Abteilung eine weitere Neuheit geritten haben, als sie den Touareg als "den technisch innovativsten VW seit dem Bestehen der Marke" titulierte: Erstmals wird es einen Volkswagen und einen SUV aus europäischer Produktion als Hybridmodell geben.

## **Touareg wird erster VW-Hybrid**

Der Touareg Hybrid wird von einem Sechszylinder-Benziner (FSI mit 333 PS) und einem 34 kW (47 PS) starken Elektromotor angetrieben. Die Systemleistung bei Nutzung beider Maschinen ("Boosten") beträgt 380 PS und 580 Newtonmeter Drehmoment. Das 55 Kilogramm schwere Modul ist als Parallel-Hybrid ausgelegt, was bedeutet, dass der E-Motor das Auto auch rein elektrisch antreiben kann. Bis zu 50 km/h sind dabei möglich, die Reichweite mag VW nicht nennen, sie ist also mutmaßlich sehr gering. Als Stromspeicher dient eine NiMH-Batterie. Ob der Kofferraum beim Hybrid kleiner ausfällt, ist noch nicht bekannt.

In dieser Konfiguration erreicht der Touareg Hybrid eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und einen Beschleunigungswert von 6,5 Sekunden. Aber eigentlich geht es um den Verbrauch: 8,2 Liter im Normmittel lautet die Ansage. Gegenüber dem hybridfreien V6 FSI mit 280 PS und 360 Nm bedeutet dies einen Fortschritt von immerhin 17 Prozent - tendenziell in der Stadt mehr, überland weniger. Die 9,9 Liter der normalen Version sind dabei bereits für sich genommen ein kleines Wunder: Mit der gleichen Maschine waren es bisher 12,4 Liter.

### **Volumenmodell wird sparsamer**

Die meisten Kunden dürften aber auch künftig den V6 TDI wählen, der weiterhin 240 PS leistet und jetzt stets das "BlueMotion Technology"-Schild trägt. Sein Verbrauch sank von 9,3 (Sparversion: 8,3) auf 7,4 Liter - gerade einmal drei Zehntel mehr als sich ein vierzylindriger, 100 PS schwächerer Tiguan genehmigt, der nicht in der Öko-Büßer-Ecke steht. Die Reduzierungen gehen dabei nicht nur auf Gewicht, Aerodynamik und Detailoptimierungen zurück, sondern auch auf die - in allen Versionen - serienmäßige Achtgang-Automatik, von der VW nicht ganz richtig behauptet, sie sei die erste im Segment. Alle V6-Varianten erhalten serienmäßig das Start-Stopp-System.

### **Drei Motoren entfallen / V8 TDI neu im Angebot**

Dass der Sparwille ernst gemeint ist, unterstreicht VW mit weiteren Änderungen im Motorenprogramm. So entfällt nicht nur erwartungsgemäß der ungeliebte Fünfzylinder-TDI, sondern auch die imagestarke Zehnzylinder-Variante. Seinen Part darf aber ein bisher nicht angebotener V8-Diesel mit 340 PS übernehmen. Der Achtzylinder-Otto und der W12 entfallen, auch wenn ersterer bei der Konkurrenz nach wie vor zum guten Ton gehört und letzterer ein Alleinstellungsmerkmal des Touareg darstellte.

### **Neue Karosserieproportionen**

Die Karosserie wächst um 4,3 Zentimeter auf 4,80 Meter, womit der Touareg nun minimal länger ist als der Passat Variant und nicht mehr umgekehrt. Analog zum Längenwachstum steigt der Radstand auf 2,90 Meter. Bei unveränderter Breite (1,93 Meter) sank die Höhe um zwei Zentimeter auf 1,71 Meter. Daraus ergeben sich zwangsläufig elegantere Proportionen. VW verspricht außerdem eine höhere Karosseriesteifigkeit und insoweit den besten Wert im Wettbewerb. Trotz der geringeren Höhe soll die Kopffreiheit vorne und hinten besser ausfallen als bisher, das Plus an Radstand kommt fast komplett dem Knieraum im Fond zugute.

### **Neu austariertes Design mit vielen Detailänderungen**

Das Design stellt sich als sichtbare, aber zurückhaltende Evolutionsstufe des auslaufenden Modells dar, das schon immer zu den schönsten Vertretern seiner Klasse gehörte. Dass die Front auf das neue VW-Markengesicht umgestellt wurde, ist dabei ebensowenig eine Überraschung wie die überfälligen LED-Rückleuchten, die weiterhin geteilt ausgeführt sind und

nun direkt an die Heckschürze anschließen. Die Seitenlinie bleibt im Grundsatz unverändert. Unterschiede betreffen die stärker modellierte Kante über dem hinteren Radhaus und die nun kleineren, stehenden Außenspiegel. Dahinter, und das ist der einzige Designkritikpunkt, verstecken sich kleine Dreiecksfenster.

Wer die Fotos wirken lässt, stellt etliche weitere Unterschiede fest: So ist das Fensterband nun etwas flacher und fällt nach hinten stärker ab, die Heckscheibe steht ebenfalls etwas flacher. Die Stufe darunter erinnert wie manch andere Details an Audi. Gleiches gilt für die niedrigere Dachreling, die auf den mittleren Befestigungspunkt verzichtet. Die Radhäuser erhalten einen schwarzen Kunststoff-Abschluss im Tiguan-Stil, bleiben aber im Gegensatz zu diesem rund. Weitere Neuheiten betreffen die Türgriffe, den ansatzweise als Parallelogramm gestalteten Tankdeckel und nicht zuletzt die nun gerade statt in V-Form nach vorne auslaufende Motorhaube.

### **Änderungen an der Heckklappe – Modulares Sitzsystem im Fond**

Die Heckscheibe lässt sich, soweit ersichtlich, künftig nicht mehr separat öffnen, dafür kann die Heckklappe nicht nur per Taster im Innenraum und an der Klappe selbst, sondern auch via Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Dahinter stehen bis zu 580 (bisher: 500-555) Liter Laderaum zur Verfügung. "Bis zu", weil sich die Rückbank im neuen Modell um 16 Zentimeter in Längsrichtung verschieben und überdies die Lehnenneigung in drei Stufen verstellen lässt. Umgeklappt wird sie elektrisch via Knopfdruck vom Fahrersitz oder Kofferraum aus, maximal stehen dann 1.642 (1.525) Liter zur Verfügung.

### **Großes Panorama-Schiebedach ohne Windgeräusche**

Eine weitere Neuheit betrifft das Schiebedach. Anstelle des bisherigen normalen Ausführung tritt nun eine 350 Prozent größere Variante an, die praktisch die gesamte Dachfläche ausfüllt. Befürchtungen, eine solche Konstruktion könnte möglicherweise Probleme verursachen, begegnet VW mit gleich zwei Hinweisen: Das Schiebedach lasse sich selbst bei einer (theoretischen) Geschwindigkeit von 260 km/h noch schließen und würde selbst bei 300 km/h keine Windgeräusche machen. Man darf hoffen, dass diese Konstruktion auch Einzug im kommenden Passat hält.

### **Überarbeitete Instrumentierung mit großem Display**

Noch ein Blick in den Innenraum: Die bei einem Automatik-Auto sowieso selten gebrauchte Parkbremse wird nun nicht mehr Mercedes-like via Fußpedal betätigt, sondern mittels Taste. Diese liegt, besser als beim Passat, neben dem Wählhebel. Der Instrumenteneinsatz verfügt nicht mehr über sechs, sondern nur noch über vier Runduhren, sprich: Öltemperatur- und Batterieanzeige entfallen. Die Analoginstrumente behalten aber ihren klaren und eleganten Look, die beiden kleineren die feine 270-Grad-Optik. Zwischen Tacho und Drehzahlmesser findet ein Display Platz. In V6 und V6 TDI misst es fünf Zoll, im Hybrid- und V8-Modell sogar

sieben Zoll.

### **Veränderte Mittelkonsole mit neuen Audio-/Navigationssystemen**

Der untere Teil der Mittelkonsole reicht angewinkelt weiter nach oben, ebenfalls nach oben versetzt ist das Audiosystem, weswegen die Lüftungsgitter nach außen wandern mussten, was etwas gewöhnungsbedürftig aussieht. Ein Radio mit CD-Spieler und integriertem CD-Wechsler sowie 6,5-Zoll-Touchscreen ist serienmäßig. Das RCD 550 genannte Gerät verfügt über eine separate Schalterleiste (Radio, Media, Nav, Traffic, Phone, Climate, Car und Setup) mit Controller, die wiederum Anleihen an Audi nimmt. Das Navigationssystem "RNS 850" mit einem 8-Zoll-Touchscreen bietet u.a. 3D-Kartendarstellung, 40GB-Festplatte, DVD-Player, Sprachbedienung und auch digitalen Radioempfang (DAB).

### **Neue Klimabedieneinheit und erweitertes Sitzprogramm**

Die Klimabedieneinheit (Zwei- oder optional auch wieder als Vier-Zonen-System) hat VW ebenfalls deutlich überarbeitet; im Gegensatz zu Passat & Co. aber nicht des Displays beraubt. Allerdings ist die Sitzheizung nur noch dreistufig ausgeführt. Ebenfalls neu sind die vorderen und hinteren Sitze, wobei es vorne erstmals auch Sportsitze gibt. Sie werden, wie die Komfortsitze (aber nicht die Basissitze), komplett elektrisch eingestellt. Inbegriffen ist ein pneumatisches Luftpolster in den Seitenwangen der Lehnen und Kopfstützen, die sich nicht nur in der Höhe, sondern auch längs verstellen lassen. Die Komfortsitze sind fortan auch mit Belüftungsfunktion erhältlich; neue Extras sind Seitenairbags hinten und ein Knie-Airbag am Fahrerplatz (der im Golf Serie ist).

### **Technik-Update bei Assistenzsystemen**

Natürlich hat VW den Touareg auch technisch auf den neusten Stand gebracht. So sind im neuen Modell nicht nur die jüngste Generation des Abstandstempomaten ACC mit Stop-and-go-Funktion, automatischer Notbremsung und Pre-Crash-Funktion sowie Spurverlassens- und Tote-Winkel-Assistent erhältlich, sondern auch ein ganz neues Kamerasystem. "Area View" überträgt das Bild von vier Kameras (in Heckklappe, Außenspiegeln und Kühlergrill) auf den Bordmonitor, was nicht nur im Geländeeinsatz praktisch sein kann. Mittels "Anhänger-View" lässt sich zudem die Bewegungsrichtung des Anhängers (maximale Anhängelast weiterhin 3,5 Tonnen) in Abhängigkeit vom Lenkeinschlag darstellen.

Neu sind ferner der stufenlos agierende Fernlichtassistent und der adaptive Wankausgleich der weiterentwickelten Luftfederung. Das Abbiegelicht wird nun über die Nebel- statt die Hauptscheinwerfer realisiert, was nicht eben als elegante Lösung gelten darf.

### **Zwei Allradsysteme zur Wahl**

Ob man die neue Allradtechnik als Fort- oder Rückschritt betrachtet, hängt von persönlichen

Präferenzen ab. In der Grundversion mit dem bisherigen Namen 4Motion verfügen alle Touareg über ein einfacheres System mit selbstsperrendem Torsenverteilergetriebe (Steigfähigkeit 31 Grad). Ähnlich wie der Tiguan "Track & Field" verfügt der Touareg zudem über ein Offroad-Fahrprogramm, das via Knopfdruck ABS, EDS und ASR auf den Geländeeinsatz abstimmt, den Bergabfahrassistent aktiviert und die Automatikschaltpunkte anpasst.

Wer seinen Touareg ernsthaft im Gelände bewegen will, kann auch weiterhin das System mit Verteilergetriebe inklusive Unterstufungsstufe sowie einem jeweils bis zu 100 Prozent sperrendem Mitten- und Hinterachsdifferential bestellen ("4XMOTION"; Steigfähigkeit 45 Grad). Diese Version besitzt analog zum bisherigen Modell einen Drehschalter, über den der Fahrer den Wagen jetzt über fünf Stufen an den jeweiligen Einsatz anpassen kann. Dieses "Terrain-Tech-Paket" ist allerdings nur für den V6 TDI erhältlich. Wer wirklich ins Gelände will, sollte aber die geringere Bodenfreiheit einkalkulieren; Rampenwinkel etc. liegen noch nicht vor.

### **Markteinführung im April**

Erstmals in natura zu sehen ist der VW Touareg II auf dem Genfer Autosalon Anfang März. Die Markteinführung soll bereits im April beginnen, wobei auch der Hybrid bereits bestellbar ist. Die Preise beginnen bei 50.700 für den Diesel, der Hybrid kostet mit 73.500 Euro sogar mehr als der V8-TDI. Insgesamt bleibt der "technisch innovativste VW seit Bestehen der Marke" damit für viele unerreichbar. Ein Renner unter seinesgleichen dürfte er gleichwohl werden, weil der Gesamteindruck zweifellos gut ist.

Quelle: Autokiste