

LEADING THE WAY - Der große Fahrbericht zum Touareg III

Beitrag von „coala“ vom 15. Juni 2018 um 11:18

Der neue Touareg 2018

Fahrpräsentation in Scheffau am wilden Kaiser, Österreich, Mai 2018

Einleitung und Vorwort zum Bericht

(RB) Am 3. und 4. Mai hatten Arndt und ich die Gelegenheit, den neuen Touareg im schönen Salzburger Land nach Lust und Laune Probezufahren. Mit den folgenden Zeilen und Bildern wollen wir euch so anschaulich wie möglich unsere Eindrücke schildern und euch auch einen Einblick zur Veranstaltung an sich geben. Dies, damit ihr euch besser vorstellen könnt wie das Ganze abgelaufen ist und wir euch sozusagen so weit als möglich integrieren.

Da zwei Leute natürlich in der Regel auch zwei Meinungen haben, ist der Bericht entsprechend gegliedert. Vor jedem neuem Abschnitt stehen die entsprechenden Kürzel von uns (AW) für Arndt Woschnitza und (RB) für Robert Braun, so dass ihr immer erkennen könnt, wer nun welchen Teil geschrieben hat. Die Bilder stammen von uns beiden, hier gibt es keine extra Unterscheidung.

Ich selbst gehe etwas mehr in die Technik und das „Drumherum“ der gesamten Veranstaltung, wogegen Arndt ein sehr ausführliches und anschauliches Fazit zum Fahrzeug verfasst hat. Kurz zu uns beiden: Arndt fährt seit dem Jahr 2005 Touareg und nutzt aktuell sein drittes Fahrzeug, einen 3.0 TDI mit 245 PS, Modelljahr 2012. Ich selbst bin ebenfalls seit 2005 im Touareg Lager vertreten und fahre momentan meinen fünften Touareg; das Facelift aus 2015 (Modelljahr 2016) als 3.0 TDI mit 262 PS. Unsere Fahrzeuge haben jeweils das Fahrwerk mit Luftfederung und eine relativ komplette Ausstattung inklusive den Fahrassistenzsystemen, so dass wir - mutmaßlich im Gegensatz zu den meisten Autotestern und Journalisten - jeweils die direkten Vergleiche zu den Vorgängermodellen ziehen können und zusammen langjährige und eben eigene Erfahrungen über sämtliche Touareg-Generationen haben.

Wichtig vorab: Viele technische Details, Gewichte, Abmessungen, Illustrationen und Bilder haben wir bereits in unserem Bericht vom März [LEADING THE WAY - The all new Touareg „Technik-Workshop und Media Shooting in Hamburg“](#) erörtert, ebenso unsere Eindrücke zum Dynaudio Soundsystem, Design, Assistenzsystemen und dem Innovision Cockpit. Dies alles wollen wir hier natürlich nicht wiederholen, um euch nicht mit doppeltem Content zu langweilen. Um einen vollständigen Eindruck vom Touareg III zu bekommen, solltet ihr – falls nicht schon geschehen – also unbedingt auch diesen Bericht lesen, denn hier geht es in erster

Linie um einen Fahrbericht!

Bei etlichen beschriebenen Features handelt es sich um Sonderausstattungen der Fahrzeuge, welche nicht im Grundpreis enthalten sind, sondern eben optional gegen Aufpreis bestellt werden müssen. Da sich Preise, Verfügbarkeit und Umfang derartiger Sonderausstattungen - besonders zum Verkaufsstart und in Form von Ausstattungspaketen - laufend ändern können, haben wir das nicht jedes Mal extra dazu geschrieben.

Auf geht's nach Salzburg

(RB) Am Donnerstag um 10:30 Uhr ist Sammelpunkt am Flughafen München, unser Flieger nach Salzburg soll von dort um 11:30 Uhr starten. Ich habe ein Heimspiel und nur rund eine halbe Stunde Anfahrt mit dem eigenen Auto, Arndt und die meisten anderen Teilnehmer haben es etwas weiter und kommen überwiegend mit dem Flugzeug.

Da von München kein direkter Linienflug nach Salzburg geht, hat VW einen Charterflug organisiert. Wir staunen nicht schlecht, als wir mit dem Bus zu unserem Flieger auf dem Vorfeld gefahren werden, unsere ATR-72-500 von alsieexpress ist nämlich komplett mattschwarz lackiert. Das sieht man nicht alle Tage, auch das Bodenpersonal macht fleißig Fotos von der Turboprop-Maschine, es gibt in dieser auffälligen Lackierung nämlich nur zwei Exemplare und die kommen nur sehr selten nach München.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Ankunft in Salzburg: Vom Flieger sind es zu Fuß nur ein paar Meter bis zur Halle, in der die Pressekonferenz stattfindet. Begrüßt werden wir übrigens beim Betreten der Halle nicht nur vom VW-Empfangskomitee, auch "Strietzel" Hans-Joachim Stuck ist vor Ort und schüttelt uns freundlich die Hand.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Nach der Akkreditierung wartet ein Mittagslunch auf uns, kurze Zeit später beginnt die Pressekonferenz.

Die Fahrzeugübergabe: Drei verschieden lange Routen sind für die Fahrt von Salzburg nach Scheffau empfohlen und bereits im Navi programmiert. Wir entscheiden uns für die längste Strecke mit rund 145 km, die uns eine bunte Mischung aus Stadtverkehr, Landstraßen und Autobahnen bietet. Vor allem aber enthält diese Strecke auch längere Pässe in den

Bergen, was uns ideal erscheint, um die neuen Features in Form des aktiven Wankausgleichs und die Allradlenkung auszuprobieren. Außerdem kann es auch nicht schaden, die Bremsen zu testen sowie die Getriebeabstimmung bergauf und bergab.

Wo wir gerade beim Getriebe sind: Im Touareg der dritten Generation kommt nun eine 8-Stufen-Wandlerautomatik von ZF zum Einsatz, wogegen Touareg I und II bislang mit einem Automaten des japanischen Herstellers Aisin ausgerüstet waren. Dieses neue Getriebe verträgt Drehmomente bis zu 1.000 Nm, was auch notwendig ist, wenn voraussichtlich im Sommer 2019 der bärenstarke V8 TDI mit seinen 421 PS und satten 900 Nm Drehmoment nachgereicht wird. Erstmals beim Touareg heißt es nun auch „Shift by Wire“ - damit existiert nun keinerlei mechanische Verbindung vom Wählhebel zum Getriebe mehr.

Von Salzburg nach Scheffau im ersten Testfahrzeug

(RB) Als ersten Testwagen haben wir uns ein siliziumgraues Modell mit R-Line-Ausstattung herausgesucht, bereift mit 285/45er Schlappen auf Felgen vom Typ „Braga“ (9 J x 20) in schwarz/glanzgedreht. Wie bei solchen Präsentation zumeist der Fall, sind die Fahrzeuge allesamt ziemlich komplett ausgestattet, schließlich wollen und sollen ja alle Teilnehmer die neuen und besonders relevanten Systeme ausprobieren können.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Testfahrzeuge und die Übergabe

Als wir aus der Halle ins Freie rollen, schauen wir beide fast wie kleine Kinder mit großen Augen auf das schier riesige Navi-Display und staunen über die messerscharfe und extrem detailreiche Darstellung der Umgebung. Brillanz und Farbdarstellung überzeugen auf ganzer Linie und bei der Bedienung geht alles viel schneller und flüssiger vonstatten, als wir das vom Vorgänger RNS 850 gewohnt sind.

Endlich ist auch eine Gestensteuerung möglich, so wie man es von Smartphone und Tablets längst gewohnt ist. Puh, wie oft habe ich mich dabei ertappt, dass ich am RNS 850 etwas mit zwei Fingern aufzoomen will, oder die Kartenansicht damit drehen. Nicht selten unter den verwunderten Blicken der Mitfahrer. Mit dieser Schmach ist nun aber Schluss, das „Discover Premium“ tut nun endlich das, was einem schon immer in den Smartphone-verwöhnten Fingern zuckte.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Navigationsansicht des Discover Premium, hier am Flughafen Salzburg.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Verhungern und verdursten müssen wir auch nicht, neben Corny Riegeln hat man unser Auto mit "Original-VW-Touareg-Wasser" bestückt

Die ersten Kilometer durch Salzburg (Arndt am Steuer)

(RB) Schon als die anderen Teilnehmer die Motoren in der Halle starteten und aus der Halle fahren, dachte ich bei mir „Mensch, der ist doch leiser geworden“. Dieser Eindruck setzt sich dann auch im Fahrzeug fort. Die Geräusche, welche aus dem Motorraum zu uns durchdringen, sind nochmals reduziert worden. Nun war auch schon der unmittelbare Vorgänger mit der 262-PS-Maschine alles andere als aufdringlich, aber nun ist es eben nochmals hörbar leiser in der Fahrgastzelle. Sehr angenehm.

An der ersten Ampel nervt allerdings auch hier, was man schon bislang kannte: Zack, die Start-Stopp-Automatik stellt den Motor ab. Wie gewohnt kann man das auch nicht dauerhaft ändern, nach jedem Neustart wird ein Druck aufs virtuelle Knöpfchen am Bildschirm nötig, will man das nicht haben. Gut, VW bleibt hier auch nichts anderes übrig, das ist schlichtweg Bestandteil der Zulassung und den aktuellen Abgasvorschriften geschuldet. Hoffentlich findet sich ein Weg, dies so zu modifizieren, dass die letzte Einstellung gespeichert bleibt. Immerhin ist aber nun – dank elektromechanischer Lenkunterstützung – eine Kuriosität beseitigt, nämlich die, dass die Lenkunterstützung wegfällt, wenn der Motor bereits beim langsamen Ausrollen abgestellt wird. Das fand ich ja immer ziemlich irritierend, um nicht zu sagen, reichlich gewöhnungsbedürftig.

Erster Autobahnabschnitt (Arndt am Steuer)

(RB) Während Arndt unseren Testwagen durch Salzburg steuert und wir schließlich auf die A1 und dann die A10 auffahren, habe ich etwas Zeit, mich mit der Bedienung des „Discover Premium“ vertraut zu machen.

Zusammen mit dem „Innovision Cockpit“ entfallen beim neuen Touareg so ziemlich alle gewohnten Schalter und Knöpfe. Weder gibt es in dieser Variante ein Bedienteil für die Klimatisierung, noch Knöpfe für Sitzheizung, Sitzlüftung, Heck- und Frontscheibenheizung usw. Das ist erstmal enorm ungewohnt, verleiht allerdings dem Cockpit einen enorm aufgeräumten Charakter und sieht natürlich nebenbei auch noch ziemlich cool aus.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Übersicht "Komfortverbraucher". Heizung & Co. werden ausschließlich über den Touchscreen bedient.

Mit aktiviertem Tempomat, schnurren wir mit der österreichischen Höchstgeschwindigkeit von exakt 130 km/h über die Autobahn. Die Verkehrszeichenerkennung liest dabei die Tempolimits und übergibt sie an den Tempomaten; das Fahrzeug wird vollautomatisch abgebremst oder beschleunigt - sehr bequem!

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Virtueller Tacho und Navigationsansicht. Zusätzlich zum aktuellen Geschwindigkeitslimit werden auch noch parallel die Zusatzzeichen (hier 110 km/h zu bestimmten Zeiten) dargestellt.

Arndt schaut fast mehr auf das Display des Discover Premium als auf die Straße und merkt schließlich amüsiert an, dass man auf dem Display eigentlich viel mehr von der Umgebung links und rechts der Autobahn sieht, als wir selber im Auto durch die Seitenscheiben. Aktuell ziemlich eingekesselt von den Lärmschutzwänden stimmt das auch und wiederum begeistert uns die detaillierte Umgebungsdarstellung.

Endlich kann ich nun auch das ausprobieren, was mir schon seit Tagen durch den Kopf geht: Nämlich ob der Nachtsichtassistent namens Night Vision auch tagsüber funktioniert. Und ja, das geht! Die im Kühlergrill sitzende Wärmebildkamera kann auch tagsüber aktiviert werden und ihr Bild ins 12" große "Digital Cockpit" projizieren. Die Qualität und Reichweite ist dabei verblüffend gut, auch die Bildwiederholfrequenz ist hoch genug um ein flüssiges Bild darzustellen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

"Night Vision"-Sicht. Gut erkennbar sind die Temperaturunterschiede des vorausfahrenden Fahrzeugs. Die wärmeren Reifen und die Abgasanlage heben sich deutlich von der Umgebung ab. Das orangefarbene Symbol rechts unten im Bild zeigt an, dass sich aktuell kein Fußgänger (oder größeres Tier) im Kollisionsbereich befindet.

Als ich nachsehen will ob das gute VW-Wasser schon meine Falten im Gesicht aufgepolstert hat, klappe ich die Sonnenblende herunter und schiebe die Blende vor dem Schminkspiegel auf. Aber was ist das? Statt einem, dem Teint schmeichelndem warmen Licht, geht eine kaltweiße LED (im Dachhimmel!) an. Der ehemals flächig-vorteilhafte Leuchtrahmen um den Spiegel ist einer schnöden "Deckeneinbauleuchte" gewichen, die lediglich bei hochgeklappter Sonnenblende auch von derselben verdeckt wird. Ich drücke es mal vorsichtig technisch aus und sage, dass sowohl der schräge Lichteinfallswinkel (Streiflicht, oh oh, Vorsicht!) als auch die

punktuelle Lichtquelle in Kombination mit der fahlweißen Lichtstimmung jetzt nicht so der große Wurf ist. Da bin ich schon sehr gespannt, wie sich die weibliche Fraktion zu diesem Affront auf die Lieblichkeit des weiblichen Antlitz' äußern wird.

Ergänzung vom 29.06.2018 (mittleres Bild): Bucht man das "Licht & Sicht" Paket dazu, dann sitzt die Leuchte ähnlich ungünstig positioniert in der zusätzlichen, zweiten Sonnenblende. Erkennbar ist im Vergleich, dass das Licht hier aber nicht gar so eine eiskalte Farbtemperatur besitzt, sondern irgendwo zwischen dem Vorgänger und dem neuen Modell mit den Standard-Sonnenblenden liegt. Ob das nun Zufall/Absicht ist, oder in der anderen Leuchte schlichtweg eine andere LED "ab Zulieferer" sitzt, das bleibt ein Rätsel.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Sparsamkeit kann man auch übertreiben, die Leuchte am Make-up-Spiegel blendet mit kaltweißem Punktlicht. In der Mitte die Version mit "Licht & Sicht" Paket und Doppelsonnenblenden, rechts zum Vergleich die weitaus sinnvollere Lösung des Vorgängermodells.

Fahrerwechsel auf der Autobahn

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Im Vordergrund Siliziumgrau Metallic samt R-Line, der hellere Kollege hinten kommt in Antimonsilber Metallic und ohne das R-Line-Paket daher.

(RB) Auf einem Autobahnparkplatz machen wir kurz Rast, schauen uns das Fahrzeug das erste Mal in freier Wildbahn an und inspizieren alles nochmal genauer bei Tageslicht. Nun tauschen wir die Plätze, jetzt darf Arndt mal Beifahrer spielen. Zuerst fallen zwei Dinge auf: Der kurze und flache Getriebewählhebel sieht zwar spacig aus, fasst sich aber erst einmal ziemlich ungewohnt an. Gleiches gilt für das Betätigungsgefühl, wenn man beispielsweise aus "P" in eine Fahrstufe schaltet oder eben umgekehrt. "Shift by Wire" ist doch ein wenig anders, daran wird man sich aber sicher gewöhnen. Punkt zwei ist die Lenkung: Nunmehr elektromechanisch und

nicht mehr hydraulisch unterstützt, dreht es sich beim Ausparken erstaunlich leicht am Lenkrad. In den zwei Tagen konnte ich mich allerdings noch nicht recht mit der neuen Lenkunterstützung anfreunden, ganz ehrlich gesagt ist mir die "alte" Version lieber, weil sie mehr Gefühl und Fahrbahnkontakt vermittelt. Direkter und "ehrlicher" würde ich sagen, da pfuscht halt auch keine Elektronik samt Elektromotor aktiv mit rein. Beim Touareg III bleib immer ein gewisser Rest an synthetischem Lenkgefühl vorhanden, ein Eindruck, den ich beim aktuellen Tiguan übrigens nicht in dem Maße hatte. Na ja mal sehen, man gewöhnt sich ja an viele Dinge, hoffentlich ist das hier auch so.

Schön groß und klar ablesbar gestaltet sich das optionale Head-up-Display, welches die wichtigsten Infos direkt ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Beim Touareg wird die Darstellung übrigens direkt in die Windschutzscheibe eingespiegelt, während beim kleinen Bruder Tiguan hierzu eine kleine Scheibe vor der Windschutzscheibe aus dem Armaturenbrett fährt. Da favorisiere ich ganz klar die Lösung des Touareg, nicht nur weil das Sichtfeld größer und die Informationen umfangreicher sind, es sieht schlichtweg auch aufgeräumter aus, wenn keine extra Scheibe aus der Instrumententafel ragt.

Landstraße und durch Ortschaften

(RB) Endlich ist der Autobahnabschnitt zu Ende und es geht über Landstraßen und durch Ortschaften in Richtung Passstraße. Hin und wieder greift mir der Spurhalteassistent ins Lenkrad, der brummt jetzt nicht einfach mehr nur im Lenkrad, sondern lenkt aktiv gegen um die Spur zu halten. Das klingt erstmal gut, nervt aber ziemlich auf engeren Straßen, denn der Touareg hat mit seinen nunmehr fast 199 cm Breite nochmals um 4,4 cm zugelegt, die Straßen aber eben leider nicht. Ich schalte das Ding also aus und lege mir die entsprechende Taste gleich permanent auf den Touchscreen, ebenso die "Start-Stop-Taste". Das soll sich später auch noch auszahlen, der "Lane Assist" aktiviert sich nämlich bei jedem Neustart von selbst, was ziemlich lästig ist! Laut VW liegt das daran, dass es sonst bei NCAP Punkteabzüge geben würde. Mir ist das allerdings egal, da fühle ich mich ordentlich bevormundet, denn lenken kann und will ich schon noch selber. Auch hier die Hoffnung, dass dieses nervtötende "Feature" entsprechend abgeändert werden kann.

An einem Kreisverkehr will ich noch schnell vor einem langsam daher kommenden Fahrzeug hinüber huschen - der Touareg aber nicht. Unvermittelt macht er mir einen Strich durch die Rechnung hin, indem der neue "Kreuzungsassistent" (ok, funktioniert also auch an Kreisverkehren...) eine durchaus ambitionierte Bremsung bis auf 0 km/h hinlegt. Arndt schaut mich, im Gurt hängend, verwundert an, "das war ich nicht, das war das Auto" rezitiere ich aus einer Ford-Werbung. Der Kreuzungsassistent funktioniert also schon mal prächtig, dafür würde ich glatt eine Empfehlung aussprechen.

Ein paar hundert Meter weiter im selben Ort mäht ein Arbeiter in einer leichten Rechtskurve an einer Böschung der Gegenfahrbahn den Rasen. "FIIIIIEP" ertönt es da und das Symbol für die

Kollisionswarnung blinkt auf. Immerhin gab es keine autonome Bremsung, aber der gute Mann war sicher mehr als 10 m querab und schob den Handrasenmäher auch noch in die Gegenrichtung. Da darf gehofft werden, dass entweder bei unserem Fahrzeug die Sensorik nicht richtig justiert war, oder noch nicht die endgültige Software-Version des Notbremsassistenten installiert war. Dafür spricht ein bisschen, dass das zweite Testfahrzeug, mit dem wir am nächsten Tag zurück nach Salzburg zum Flughafen fahren, hypersensibel bei Annäherung auf vorausfahrende Fahrzeuge reagierte und deutlich zu früh auf eine Kollisionswarnung ausgab. Ein Verhalten, dass das erste Fahrzeug wiederum nicht aufwies. Wir haben das jedenfalls an VW weitergegeben, hoffentlich ist das in der Serie dann optimiert.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Die äußeren Parksensoren sitzen ziemlich tief. Felge "Braga" im Detail.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Abseits befestigter Wege

(RB) Natürlich sind wir mächtig gespannt, wie sich der Neue im Gelände so macht und halten daher verstärkt Ausschau nach einer Kiesgrube oder etwas ähnlichem. Und wir finden dann auch ein paar Stellen, wo wir den Touareg III ein bisschen antesten können. Ausführliche Offroad-Tests konnten wir nicht machen, aber die potenziellen Schwachstellen in Form von Verschränkung, Traktion auf losem Untergrund mitsamt den elektronischen Sperrern und wie sich das fehlende Untersetzungsgetriebe auswirkt, diese Punkte haben wir uns relativ gründlich vorgenommen.

Meine persönliche Meinung sieht so aus: Der Touareg III ist Offroad mindestens so gut wie sein Vorgänger ohne das "Terrain Tech" Paket. Die entkoppelbaren Stabilisatoren ermöglichen eine relativ gute Verschränkung, das sieht man auch ganz schön auf den zweiten und dritten Bild hier unten, die elektronischen Sperrern arbeiten unauffällig und reagieren bereits auf geringe Drehzahlunterschiede. Auch ein mehrfaches Anfahren aus dem Stand bergauf auf sehr losem Schotter in einem Steinbruch hat er gut gemeistert. Mir kommt es aber so vor (ohne Gewähr, diese Info reiche ich nach, wenn ich mein Fahrzeug habe), dass der erste Gang etwas länger übersetzt scheint als beim 7P.

"Terrain Tech" in Form eines Untersetzungsgetriebes samt Längssperre und Quersperre an der Hinterachse gibt es ja nicht mehr, das neue Offroad-Paket besteht "nur" noch aus einer erweiterten Software, welches zwei weitere Offroad-Fahrprogramme ("Sand" und "Schotter") beinhaltet, einem 90-l-Kraftstofftank, zwei Abschleppösen und Schutzmaßnahmen am Unterboden, sowie einem größeren AdBlue-Tank mit 24 l Fassungsvermögen. Dass all dies keine mechanischen Sperren samt Getriebereduktion ersetzen kann, darüber muss man, so meine ich, nicht diskutieren. Arndt führt das das in seinem Fazit weiter unten aus, warum es das alles nicht mehr gibt. Ich finde es dennoch schade, habe ich dies doch bei meinen drei 7P stets mitgeordert und auch ab und an sinnvoll einsetzen können.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Weiter über Passtraßen

(RB) Hier kann ich nur über die Version mit den elektromechanischen Stabilisatoren ("eAWS") berichten, Fahrzeuge ohne dieses Fahrwerk standen nicht zur Verfügung und abschalten kann man das System nicht. Ich vergleiche daher mit dem Touareg II in seiner letzten Version mit 262 PS und "normaler" Luftfederung. Und jetzt wird es schwierig: Ganz ehrlich und objektiv nach meinen Eindrücken geschildert, offeriert die eAWS nicht ganz den stark beworbenen Komfortgewinn auf schlechten, unebenen Straßen gegenüber dem Luftfahrwerk des 7P Facelift. Die beiden Fahrwerksabstimmungen liegen meines Erachtens eher nahe beieinander, auch den Geradeauslauf betreffend. Aber: Sehr wohl tut es das, gegenüber dem 7P-Luftfahrwerk mit der sportlichen Abstimmung samt dessen steiferen Stabilisatoren. Man könnte es so ausdrücken, dass eAWS die Symbiose zwischen nötigenfalls sportlicher Abstimmung und minimaler Seitenneigung bei mindestens gleichbleibendem Komfortniveau im gemäßigten Fahrbetrieb schafft.

Empfehlen möchte ich diese Option daher den Fahrern, die gerne sehr sportlich um die Kurven zirkeln und natürlich der Offroad-Fraktion, da eAWS eben auch eine größere Verschränkung ermöglicht. Aktuell ist eAWS allerdings noch nicht bestellbar, es soll angeblich ab November 2018 verfügbar sein.

Von der Allradlenkung merkt man als Fahrer oder Beifahrer vorne bewusst eigentlich nichts, das Fahrzeug fährt sich unauffällig wie gewohnt, allerdings soll die Allradlenkung für Fondpassagiere Vorteile bringen, denen beim Mitfahren leicht übel wird. Probieren konnten wir das nicht, weder Arndt noch ich sind dafür anfällig. Ein riesiger Vorteil der Allradlenkung ist

aber in jedem Fall die Verkleinerung des Wendekreises, durch die gegensinnige Einlenkung der Hinterräder unterhalb von 37 km/h, der dann fast auf dem Niveau eines VW Golf liegt. Die Handlichkeit in engen Passagen und auf Parkplätzen spürt man sofort, daher sehe ich die Allradlenkung als sinnvolle Sonderausstattung.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

eAWS-Modul und Allradlenkung

Bei den Bergabfahrten auf der Serpentinestrecke (da haben wir immer mal wieder die Sitze getauscht) geben wir immer absichtlich auf den geraden Stücken vor den Kurven extra etwas Gas, um die Standfestigkeit der Bremsanlage zu checken. Da gab es keine Probleme, auch unser "Schnüffeltest" an den Rädern verlief ohne olfaktorische Auffälligkeiten. Aufgefallen ist mir allerdings bei beiden Testfahrzeugen, dass die Bremse weniger knackig zupackt als bei meinem eigenem Fahrzeug und auch der Druckpunkt teigiger ist. Großartig verwundern mag das nicht, hat man doch an der Hinterachse die vormaligen 4-Zangen-Festsattelbremsen aus Aluminium deutlich minderwertigeren 1-Kolben-Schwimmsattelbremszangen geopfert. Die sind leider auch nicht mehr aus Alu, sondern aus Stahlguss. Schön ist das wahrlich nicht - auch optisch alles andere als eine Augenweide bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse.

Die letzten Kilometer bis zum Hotel in Scheffau

(RB) Diese Strecke führt uns relativ eben über gut ausgebaute Landstraßen und kleinere Ortschaften. Nachdem nun wieder Arndt fährt, befasse ich mich weiter mit den neuen Assistenzsystemen, deren Einstellmöglichkeiten und dem Dynaudio-Soundsystem. Obwohl der Bildschirm des Discover Premium nun zum Fahrer angewinkelt ist, sind Bedien- und Ablesbarkeit auch für den Beifahrer gegeben. Das ist gut und auch praktisch, wenn der Beifahrer beispielsweise ein Navigationsziel während der Fahrt eingibt um den Fahrer zu entlasten.

Gegen 16:30 Uhr erreichen wir schließlich unser Hotel, die Kaiserlodge in Scheffau. Wir geben unser Fahrzeug ab, checken im Hotel ein und freuen uns über einen alkoholfreien Welcome-Drink. In der riesigen Lobby des Hotels steht nicht nur ein weiterer Touareg, sondern es sind auch etliche technische Baugruppen des Touareg zu besichtigen, beispielsweise Allradlenkung, Wankstabilisierung, Scheinwerfersystem, elektrisch betätigte Anhängerkupplung, Luftfederbein usw. Einiges davon kennen wir bereits vom Technik-Workshop in Hamburg, genau wie den "Kinosaal", in dem ein Demofilm über IQ.Light und Night Vision läuft. Ausprobieren kann man auch in aller Ruhe die neuen Massagesitze mit acht pneumatischen Massageprogrammen. Diese Funktionalität ist sehr angenehm und nicht mit Massagesitzen zu vergleichen, in deren Lehne einfach eine Rolle auf und ab fährt. Habe ich daher auch bei meinem Fahrzeug gleich

bestellt.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Hotelloobby mit Touareg R-Line und ausgestellten technischen Komponenten

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Demonstrator Massagefunktion, Einstellmöglichkeiten und Sitzbelüftung. Blick über den Hotelkomplex Kaiserlodge.

Nachdem wir unsere Sachen aufs Zimmer gebracht und geduscht haben, treffen wir uns wieder in der Hotelloobby und begutachten die ausgestellten Baugruppen. Im weißen Touareg probieren wir all die Dinge aus, von welchen man während der Fahrt besser die Finger lassen sollte. Auch können wir uns nun von den anwesenden Spezialisten die Sachen erklären lassen, zu denen wir noch offene Fragen haben. Sehr angenehm empfinden wir, dass die personelle Bestückung der anwesenden Experten so gewählt ist, dass dies in aller Ruhe und ohne Zeitdruck geschehen kann.

Gegen 19 Uhr ist das Abendessen anberaumt, bei dem wir weitere Gelegenheit haben mit den anwesenden VW Mitarbeitern über den Touareg und auch sonst über alles Mögliche zu sprechen. Diese Gelegenheit nutzen wir, um unsere Sicht als langjährige Touareg-Fahrer zum aktuellen Modell darzulegen und sprechen über die Eindrücke unserer Probefahrten. Nach einem vorzüglichen Mehrgänge-Menü samt lokaler flüssiger Köstlichkeiten ist es draußen endlich dunkel geworden und wir freuen uns schon auf die fakultativen Nachtfahrten, die wir natürlich in Anspruch nehmen werden.

Wie oben zu sehen ist, habe ich ja schon beim Sitz-Check ein Weißbier in der Hand und zum Essen gab's natürlich auch nicht nur Wasser, was ihn ähnlicher Weise für Arndt gilt. Gottseidank wurde uns aber schon in einer Begrüßungsrede vorab mitgeteilt, dass keine falsche Enthaltbarkeit angebracht sei; es stünden eigens Fahrer zur Verfügung, welche diese Fahrten durchführen würden. Dies nahmen wir natürlich höchst erfreut zur Kenntnis, dass auch in dieser Hinsicht alles perfekt durchdacht und organisiert war 😊

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Nachtfahrten zur Demo der IQ.Light LED-Matrixscheinwerfer und des Nachtsichtassistenten

(RB) Kurz vor 22 Uhr geht es für uns dann los mit den Nachtfahrten. Wir haben zwar sowohl Fotos gemacht als auch ein Video gedreht, aber da es geregnet hat und die Umgebung deshalb stockdunkel war, ist diesem Material nichts Vernünftiges zu entnehmen. Da müsste man, um einen Vergleich für euch zu ermöglichen, dieselbe Strecke auch mit dem Touareg II und Premium-Xenon-Scheinwerfer fahren - mit exakt gleichen Kameraeinstellungen, Fotozeitpunkten und und und. Das war uns natürlich nicht möglich, zumal ständig wechselnde Regenstärke und Verkehr Variablen sind, auf die wir keinen Einfluss haben.

Ich selber fahre ja aktuell den Touareg II mit "Dynamic Light Assist", also das Pendant zum jetzigen IQ.Light. Und man braucht nicht zweimal hinzusehen um sofort zu erkennen, dass die neuen Matrix-LED-Scheinwerfer spürbar mehr Licht auf die Straße werfen als das jetzige System. Die Farbtemperatur ist auch etwas höher, so wirkt das Licht nun weißer, was - zumindest subjektiv - das tatsächliche Mehr an Lichtausbeute nochmals verstärkt. Wir dürfen uns auch freuen, dass es beim Touareg nun wieder ein "richtiges" Abbiegelicht gibt und die wenige effektive und fast schon etwas peinlich wirkende Lösung mit den Nebelscheinwerfern Geschichte ist. In Verbindung mit dem aufpreispflichtigen IQ.Light zumindest. Das Abbiegelicht realisiert nun beidseitig ein extra LED-Modul in dessen LED-Matrixscheinwerfern, welches einen mehrstufigen Lichtfächer beim Abbiegen auf und zu schwenkt. Diese Lichtanimation sind ziemlich futuristisch aus und leuchtet den Bereich seitlich vor dem Fahrzeug sehr gut aus. Ein echtes Plus an Sicherheit.

Neu ist auch, dass die LED-Matrixscheinwerfer mit ihren je insgesamt 128 LEDs nun mehrere Fahrzeuge gleichzeitig aus dem Lichtkegel "ausschneiden" können, wenn mit Dauerfernlicht gefahren wird. Ebenso wird eine "Entblendung" reflektierender Verkehrstafeln beim Fernlicht vorgenommen, indem diese Schilder aus dem Lichtkegel ausgeschnitten werden. Weiterhin wird die Lichtverteilung an verschiedene Situationen angepasst ("Überhollicht", "Schlechtwetterlicht", Begegnungslicht" usw.). In Verbindung mit dem Nachtsichtassistenten kommt dann noch die Funktion "Markierungslicht" hinzu, welches Personen oder Tiere die gefährlich nahe an oder gar in der Fahrspur stehen, zur Warnung und um die Aufmerksamkeit des Fahrers darauf zu lenken, kurz anblitzt.

In der Funktion "Vollfernlicht" wird nun eine Reichweite von 500 Metern erzielt. Das ist wirklich eine ganze Menge, zumal Laser-Scheinwerfer zwar noch etwas weiter reichen, dafür aber aktuell nicht die breite Ausleuchtung des Touareg mit IQ.Light realisieren können.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Start zu den Nachtfahrten am Hotel

Tag II, Rückfahrt nach Salzburg zum Flughafen mit dem zweiten Testfahrzeug

(RB) Am Freitag heißt es nicht etwa gemütlich ausschlafen, allerspätestens um 11 Uhr müssen wir am Flughafen Salzburg sein, das Auto zurückgeben und dann für den Rückflug einchecken. Wir haben uns gleich nach dem Frühstück für die Strecke diesmal ein anderes Fahrzeug besorgt, mit "Elegance"-Ausstattung, damit wir nicht nur das R-Line-Interieur kennen lernen und auch ein anderes Fotomotiv haben. Wieder tauschen wir ungefähr auf halber Strecke die Sitze, wobei heute deutlich mehr Verkehr ist und es daher etwas schleppend voran geht. Das bietet aber auch die Möglichkeit, die erweiterten ACC-Funktionen und die einzelnen Fahrprofile auszuprobieren. Das hat soweit alles gut funktioniert, nur den Stauassistenten konnten wir mangels passender Gelegenheit nicht ausprobieren.

Ansonsten verlief die Rückfahrt unspektakulär, bis auf die bereits weiter oben geschilderte eigenartige Überempfindlichkeit des "Front Assist" gab es auch bei diesem Fahrzeug keine Auffälligkeiten oder Systemausfälle während der Probefahrten. Pünktlich am Flughafen angekommen, übergeben wir unser Fahrzeug, nehmen noch einen Snack in der eigens für uns reservierten Zone im Café und schon bringt uns unsere schwarze Chartermaschine wieder zurück nach München. Von den Eindrücken der beiden Tage zehren wir noch eine ganze Weile, beide hat uns der neue Touareg insgesamt sehr begeistert, wenn es auch hier und da ein paar Dinge gibt, die wir etwas anders gewünscht hätten. Dazu dann mehr in Arndts und meinem Fazit.

Ich persönlich freue mich jedenfalls schon riesig auf den "Neuen", insbesondere auf Nachtsichtassistent, IQ.Light und natürlich das wirklich beeindruckende Innovision Cockpit mit seinen beiden großen und gestochen scharfen Curved-Displays. Meiner Meinung nach hat Volkswagen mit dem neuen Touareg ziemlich viel richtig gemacht. Das digitalisierte Cockpit samt Infotainment, die vielen Assistenzsysteme und nicht zuletzt das hervorragende Lichtsystem setzen in einigen Belangen sogar Maßstäbe.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Unser "Blauer". Die Felgen nennen sich "Nevada" und besitzen ebenfalls die Größe 9 J x 20.

Fazit von Arndt: Der Touareg III - Abschied von einem Geländewagen?

(AW) Als ich vor 13 Jahren meinen ersten Touareg erwarb, habe ich diesen gekauft, weil mir zum einen das Auto optisch und die hohe Sitzposition im Besonderen gefielen. Mit den Möglichkeiten des Fahrwerks und Antriebes hatte ich mich damals überhaupt nicht beschäftigt. Das änderte sich schlagartig, als ich im Jahr darauf an meinem ersten Touareg-Treffen teilnahm und dann mit dem Auto und nagelneuen 19 Zöllern erstmalig ins Gelände fuhr. Ich war angefixt und von da an einer der verrücktesten Offroader in unserer Gemeinschaft. Das änderte sich auch nicht mit dem Erwerb des Touareg I GP und des aktuellen Touareg II. Der Touareg II wurde konsequenterweise gleich mit dem Terrain Tech Paket geordert und gleich in den ersten Tagen auch wieder mit einem stabilen Unterfahrschutz versehen.

Im Laufe der Zeit ergab es sich dann, dass ich viele Offroad-Veranstaltungen der Touareg-Freunde als Instruktor begleitet habe und Neulingen den Einstieg in das Fahren auf unbefestigten Wegen näher brachte. Mit dem Touareg II kamen dann auch viele Teilnehmer dazu, die weder Luftfahrwerk und vor allem kein Terrain Tech Paket verbaut hatten. Damit die Neulinge Vertrauen aufbauen konnten, bin ich dann eigentlich alle Passagen in den geführten Gruppen nur noch in der „normalen Offroad-Einstellung“ gefahren und habe bewusst auf den Einsatz von Reduzierung und Sperren verzichtet. Dabei bemerkte ich immer wieder, dass die Offroad-Fähigkeiten des Dicken in Normalausstattung schon extrem hoch waren und der Einsatz der zusätzlichen Hilfen nur in extremsten Situationen notwendig war. Dummerweise gehen solche extremen Situationen immer mit einem hohen Risiko einer dauerhaften plastischen Verformung einzelner Fahrzeugteile einher und die Beseitigung selbiger ist beim Touareg mit hohen Kosten verbunden. Ich persönlich entschied mich deshalb schon vor mehreren Jahren meine extremen Offroad-Abenteuer auf speziell dafür gebaute und zusätzlich umgerüstete Fahrzeuge zu verlegen.

Und? Was sagt so ein Offroad-Freak wie ich nun zum Touareg III?

Der Touareg III ist anders. Nicht mehr so eine eierlegende Wollmilchsau wie seine Vorgänger, sondern eher so der edle Salonlöwe. Mit dem Touareg der neuesten Generation scheint es VW gelungen zu sein, den Spagat zwischen Geländegängigkeit und automobiler Oberklasse geschafft zu haben. Bei einer Verbaurrate von zuletzt ca. 4% des Terrain Tech Paketes scheint sich der Markt auch in diese Richtung zu bewegen. Und ich? Ich habe mich richtig wohl gefühlt in dem Auto. Die Verarbeitungsqualität und Anmutung der verwendeten Materialien im

Innenraum gehört mit zu dem Besten was diese Fahrzeugklasse bietet. Kein Vergleich mit den „edlen Hartplastikversionen“ der Konkurrenten aus der amerikanischen Produktion. Durch drei komplett verschiedene Innenraumkonzepte, kann nahezu jeder Geschmack befriedigt werden. Ich werde mit Sicherheit zum R-Line tendieren, wogegen mir die Ausstattungsstile Elegance nur wenig und Atmosphäre gar nicht zusagen. Das Fahrwerk mit seiner Allradlenkung und vor allem den entkoppelbaren Stabilisatoren setzt neue Maßstäbe in dieser Klasse. Durch die Lenkung ist das Fahrzeug zum einen sehr agil bei Rangiermanövern und extrem komfortabel bei Spurwechseln mit höheren Geschwindigkeiten. Beim Rangieren auf dem Hotelparkplatz habe ich in aller Gewohnheit zuerst versucht zurück zu setzen und in zwei Zügen um eine enge Ecke herum zu fahren. Als die Parksensoren nicht wie gewohnt anschlugen, habe ich mich dann schrittweise vorgetastet und zu meinem Erstaunen das Manöver in einem Zug bewältigen können. Ähnlich zeigt es sich bei Geschwindigkeiten jenseits von 37 km/h. Hier schlagen die Räder nun parallel ein und das ganze Fahrzeug macht eher eine Parallelverschiebung zur Längsachse als die bisherige Drehbewegung um den Fahrzeugmittelpunkt. Das wirkt auf den Sitzen in der ersten Reihe schon deutlich ruhiger, auf der Rückbank wirkt das Fahrzeug aber enorm fahrstabil und sehr viel ausgeglichener. Die aktiven Stabilisatoren verbessern den Federungskomfort enorm. Bei normaler Fahrweise sind sie entkoppelt und verbessern den Federungskomfort bei Geradeausfahrt extrem, da keine Torsion zwischen den beiden Federbeinen wirkt. Fährt man jedoch in eine Kurve, dann stabilisieren sie das Fahrzeug, so dass fast keine Seitenneigung eintritt. Als Fahrer fühlt man sich deutlich sicherer und nach einiger Zeit glaubt man gar nicht mehr ein Fahrzeug jenseits der zwei Tonnen zu bewegen. Eine Wankneigung – wie im bisherigen Touareg – war eigentlich nicht mehr vorhanden.

Die Assistenzsysteme sind inzwischen so vielfältig, dass wir in der uns zur Verfügung stehenden Zeit alle nur einmal in den Basisfunktionen antesten konnten. Herausragend ist auf jeden Fall der neue Abstandstempomat, der nun mit der Verkehrszeichenerkennung gekoppelt ist. Mir ist es auf dem Autobahnabschnitt mehrfach passiert, dass ich die Schilder – wahrscheinlich aufgrund der Schwätzerei mit Robert oder dem Testen der neuen Funktionen – nicht wahrgenommen habe, das Fahrzeug dann aber von allein bremste bzw. beschleunigte. Das wird die Haltezeit meines Führerscheins sicherlich positiv beeinflussen. Andere Assistenzsysteme wie Head-up-Display, IQ.Light und Nachtsicht haben mich bei dem kurzen Test so begeistert, dass sie inzwischen fest auf der Wunschliste stehen, obwohl ich zuvor einen Verzicht angedacht hatte.

Auch die neuen Sitze sind ein „Langstrecken“-Traum. Erstmals sind sie auch mit einer Massagefunktion erhältlich. Das klingt nach absoluter Dekadenz, macht sich aber im Fahrbetrieb sehr angenehm bemerkbar, weil man im Rücken kaum noch verspannt. Da mehrere Programme möglich sind, sollte sich für jeden etwas finden lassen. Eine weitere Änderung bei den Sitzen betrifft die Klimatisierung. Diese war bisher als „Saugversion“ ausgelegt und ist ab sofort auf eine „Blasfunktion“ umgestellt. Dadurch empfand ich die Belüftung als angenehmer und besser regelbar.

Natürlich sind Robert und ich auch auf der Suche nach unbefestigten Wegen ein wenig abseits der Strecke unterwegs gewesen. Hier zeigt sich in Ansätzen, dass die Fahrwerkselektronik

gegenüber dem Touareg II deutlich verbessert wurde und das Auto eigentlich schlupffrei auf Schotterpisten unterwegs war. Wenn ich mir jetzt den Fahrbericht in der VOX-Sendung Automobil nochmals vor Augen führe, dann werde ich in meiner Meinung sehr bestärkt, dass der Fahrer vermutlich nur wenig Offroad-Erfahrung hatte und man besser die Sitze mit dem Beifahrer getauscht hätte.

Natürlich konnten wir mit den Vorserienmodellen nicht die Grenzen antesten, ein guter Eindruck war aber auf jeden Fall gegeben. Mit dem zukünftig erhältlichen Offroad-Paket sollen über weitere Fahrprogramme für unbefestigte Wege noch mehr Möglichkeiten eröffnet werden. Sicherlich sind die Prospektaten bezüglich den Geländefähigkeiten nun deutlich schlechter. Aber mal im Ernst: Wer fährt denn häufiger Mal Steigungen von 100% oder Schrägfahrten von mehr als 35° ? Eine solche Steigung gab es vor Jahren nur im Camp4Fun und eine Schrägfahrt im Offroadpark Südheide. In der Natur habe ich solche Strecken noch nie aufgetan - und außerdem steigt der Druck in der Unnerbüx ganz gewaltig, wenn man diese Hindernisse befährt. Wenn man jetzt mal wirklich die Anteile berücksichtigt, in denen man den Dicken jenseits befestigter Straßen bewegt und die Anteile in denen man längere Strecken - ob mit oder ohne Anhänger - auf den Autobahnen fährt, dann muss man zugestehen, dass sich das Fahrzeug konzeptionell in die richtige Richtung weiterentwickelt hat. Die Wenigen, die wirklich ein voll geländegängiges Auto brauchen, die finden auf dem Markt genügend Auswahl mit entsprechenden Fähigkeiten - aber auch Einschränkungen im täglichen Betrieb.

Abschließend mein Fazit zur Ausgangsfrage: Ist der Touareg III ein Abschied von einem Geländewagen? Streng genommen, ja. Aber der Touareg III ist auch eine Luxuslimousine mit extremen Offroad-Fähigkeiten und vor allem auch möglichen 3,5 Tonnen Anhängelast. Ich sehe diese Entwicklung als konsequent an und dem aktuellen Trend folgend.

Insofern: Klare Kaufempfehlung.

Fazit von Robert:

- + Tolle Curved-Displays beim Innovision Cockpit. Ergonomisch vorbildlich.
- + Frontscheibenheizung nun ohne sichtbare Drähte. Nur bei ganz genauem Hinsehen und bestimmten Lichtbedingungen sind ganz leichte, diagonale Streifen sichtbar.
- + Gut gelungenes Fahrzeugdesign. Progressiv und modern, aber nicht zu aggressiv.
- + Größere Räder.
- + Sehr geringe Fahrgeräusche innen und auch außen.
- + Größerer Kofferraum.
- + Leistungszuwachs beim aktuell verfügbaren V6 TDI (+24 PS).
- + Drehmomentzuwachs beim aktuell verfügbaren V6 TDI (+20 Nm).
- + Bessere Fahrleistungen.
- + Ambientelicht mit 30 einstellbaren Farben.
- + IQ.Light mit vielen sinnvollen Funktionen und hervorragender Helligkeit und Ausleuchtung.
- + Sehr gutes Abbiegelicht (i. V. mit LED-Matrixscheinwerfern, die "Normalversion" konnten wir

nicht testen).

- + Massagesitze mit sehr wirksamer Funktion.
 - + Dynaudio endlich mit Subwoofer. Nunmehr ein echter Mehrwert gegenüber dem Standard-Audiosystem.
 - + Active Cruise Control (passt Geschwindigkeit den Verkehrszeichen an).
 - + Auswählbare Fahrprogramme.
 - + Einparkassistent und Trailer Assist verfügbar.
 - + Baustellenassistent verfügbar.
 - + Emergency Assist (Notfallassistent bei Ausfall des Fahrers).
 - + Großes Head-up-Display mit 217 x 88 mm Darstellungsfläche.
 - + Kreuzungsassistent
 - + Multikollisionsbremse bremst nun bis zum Stillstand des Fahrzeugs.
 - + Blinker in LED-Technik und animiert.
 - + Rückleuchten/Bremslicht in auffälliger "Klick-Klack-Lichtsignatur".
 - + Anhängerkupplung nun wieder vollelektrisch betätigt.
 - + Mehr Aluminiumteile an Fahrwerk und Karosserie zur Gewichthoptimierung.
 - + Allradlenkung und eAWS.
 - + Selbstlernende Navigation.
-
- Abgespeckte Bremsanlage an der Hinterachse, Druckpunkt weniger definiert als beim Vorgänger.
 - Kunststoffteile in schwarz Hochglanz besitzen Steigerungspotenzial was die Qualitätsanmutung betrifft.
 - Lenkrad dem Golf entliehen und lediglich partiell silberfarben lackiert.
 - Touchscreen ohne taktile Rückmeldung.
 - Kein Untersetzungsgetriebe mehr verfügbar.
 - Mechanische, geregelte Längs- und Quersperre nicht mehr verfügbar.
 - Relativ träges Schaltverhalten des Getriebes, spürbar in Richtung Verbrauchsoptimierung getrimmt.
 - Drehzahlniveau ändert sich kaum, wenn in Stellung "S" geschaltet wird. Auch hier scheinbar wegen Verbrauchs- und Schadstoffverringerung. Hier war beim Vorgänger deutlich mehr Unterschied spürbar.
 - Übergang der beiden Displays mit sichtbarem vertikalem Spalt. Eine einteilige Lösung, bzw. eine kleineres Spaltmaß wäre schöner.
 - Aktuell nur eine Motorisierung verfügbar.
 - Area View, "großer Parkassistent", und eAWS aktuell noch nicht verfügbar.
 - Wieder keine Abdeckung für die Getränkehalter in der Mittelkonsole.
 - Armlehne Mittelkonsole nun einteilig. Das ist ein unschöner Rückschritt, jedes Mal wenn jemand aus dem Fach etwas braucht, muss der Fahrer oder Mitfahrer erst den Arm wegnehmen.
 - Beleuchtung Make-up-Spiegel wenig praktikabel.
 - Äußere Parksensoren im Stoßfänger vorne sehr tief angebracht, sprechen daher ständig an, wenn man durch unwegsames Gelände oder hohes Gras fährt.

- Reifendrucksensorik in der Basisausstattung abgespeckt (nur noch als Plattrollwarner = Drehzahlauswertung) ausgeführt.

Eher neutral "o": Wie sich die fast komplett schalterlose Bedienung via Touchscreen nach entsprechender Eingewöhnung in der täglichen Praxis bewährt, das wird sich erst nach einigen Wochen Nutzungsdauer zeigen. Ich bin in einigen Dingen aber bereits jetzt der Meinung, eine Taste oder ein Drehsteller sind intuitiver und einfacher bedienbar, beispielsweise bei der Temperatureinstellung der Klimaanlage. Man kann halt wohl schlecht beides haben, ein futuristisches Cockpit ohne eine Armada an Schaltern und Knöpfchen und trotzdem die bewährten "fühlbaren" Bedienelemente. Ein taktiles Feedback "mechanischer Klick" beim Touchscreen wäre aber sehr wünschenswert an Stelle der akustischen Lösung.

Schlusswort und Danksagung

Wir hoffen, unser Bericht hat euch gefallen und sagen vielen Dank fürs Lesen! Diskussionen und Fragen natürlich wie immer ausdrücklich erwünscht.

Wir bedanken uns bei der Volkswagen AG für die freundliche Einladung zur Fahrpräsentation, die rundherum gelungene Organisation und die technische Unterstützung zu den nachträglichen Fragen. Ebenso gilt unser Dank dem Personal des Hotels Kaiserlodge, welches sich mit großer Gastfreundschaft und Professionalität um unser Wohlbefinden beim Aufenthalt in Scheffau am wilden Kaiser gekümmert hat.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Euro Autoren Arndt und Robert

Rechtliches

Autoren und Fotos: Arndt Woschnitza, Robert Braun.

Das Copyright für Bericht und Bildern liegt bei uns. Bitte lasst den Bericht daher auch hier im Forum. Jegliche unerlaubte Nutzung und Vervielfältigung – auch auszugsweise – bedarf unserer vorherigen Genehmigung. Bitte fragt bei Bedarf einfach kurz per PN an, danke!

Korrekturen und Updates aus der Fahrpraxis mit Serienfahrzeugen

11.01.2019 (RB), Motorcharakteristik, Getriebeabstimmung: Nachdem ich Anfang August mein eigenes Fahrzeug mit dem 286-PS-V6TDI erhalten habe, fiel (leider) sofort auf, dass die Motor- und Getriebeabstimmung so gut wie nichts mit den Testfahrzeugen in Salzburg zu tun hat. Nach einigen Recherchen und Vergleichsfahrten mit anderen Serienfahrzeugen ist

festzuhalten, dass es eine sehr ausgeprägte Anfahrschwäche gibt, welche ebenso eine starke Verzögerung der Gasannahme beim Übergang vom Dahinrollen zur Beschleunigung zur Folge hat. Das wirkt nicht nur befremdlich und zerstört besonders innerstädtisch jeglichen Anflug von Fahrdynamik, sondern hat - trotz aller Vorsicht ob dieses Mankos - auch bereits mehrfach zu gefährlichen Fahrsituation geführt. Namentlich dann, wenn man aus einer unübersichtlichen Ausfahrt in eine bevorrechtigte Straße einbiegen will, dann aber bei "um die Ecke" herannahenden Verkehr einfach sekundenlang nicht vom Fleck kommt. Gleiches gilt beispielsweise bei der Einfahrt in Kreisverkehre, sowie in der Stadt, wenn hinter geparkten Fahrzeugen angehalten und dann wieder zur Vorbeifahrt beschleunigt werden muss. Die Verzögerungen sind teils mehr als nur erheblich und eigentlich (das ist nur meine persönliche Meinung) in der jetzigen Form nicht serientauglich zum Einsatz im Straßenverkehr.

Beim Getriebe stellt sich ein enorm niedriges Drehzahlniveau dar, welches zwar sehr angenehm da entsprechend leise ist, jedoch zur Folge hat, dass bei praktisch jedem Beschleunigungswunsch meist gleich um zwei Fahrstufen zurückgeschaltet werden muss, da der Motor in seiner jetzigen Abstimmung bei Drehzahlen unterhalb 2.000 Umdrehungen kaum Drehmoment bietet. Selbiges wäre zwar mit 600 Nm auf dem Papier reichlich vorhanden, liegt jedoch leider erst sehr spät an. Diese Drehmomentschwäche im unteren Drehzahlbereich führt in Kombination mit dem trägen Ansprechverhalten des Motors und der praktisch stets notwendigen Gangwechsel, zu Beschleunigungs-Verzögerungen, welche teils oberhalb zwei Sekunden liegen.

Die Diskrepanz zwischen den geschilderten, ausgesprochen guten Eindrücken beim Fahrbericht und dem Serienstand liegt, schlichtweg an verschiedenen Software-Versionen der entsprechenden Steuergeräte. Auf gut Deutsch: Die Serienversion muss die Schadstoffnorm Euro 6d-TEMP erfüllen, daher hat man die Motorcharakteristik in den "kritischen" Bereichen derart kastriert.

11.01.2019 (RB), Assistenzsysteme:

Um hier einen ehrlichen Eindruck zu geben und nichts zu beschönigen, muss ich auch hier ein Update nachreichen. In kurzen Worten sei gesagt, dass weder die Radar- noch die Kamerasensorik hinter der Frontscheibe für den Herbst- und Wintereinsatz geeignet scheinen. Beide sind nicht mehr - so wie beim Vorgänger - elektrisch bei kalten Temperaturen automatisch beheizt, so dass es zu ständigen Ausfällen kommt, wenn sich entweder Tau auf der Frontscheibe niedergeschlagen hat, oder sich bei Schneefall eine Schneeschicht auf dem VW-Emblem am Kühlergrill bildet. Auch eine Kondensation auf der Innenseite der Windschutzscheibe durch Abkühlung der Scheibe (wie beispielsweise bei plötzlich einsetzendem kaltem Regen) setzt das System augenblicklich außer Gefecht. Kurios dabei: Das Kameramodul hätte sogar noch eine Heizung verbaut, nur wir die erst dann zugeschaltet, wenn die Kamera nichts mehr sieht und eine entsprechende Fehlermeldung sendet. Und dann dauert das natürlich eine halbe Ewigkeit, bis der Beschlag wieder verschwindet. Die Vernetzung der einzelnen Assistenzsysteme führt obendrein zum kompletten Ausfall sämtlicher(!) Frontassistenten, so dass nicht einmal mehr der Fernlichtassistent funktioniert, wenn der - hierfür

gar nicht erforderliche Radarsensor - meldet, dass er "keine Sensorsicht" habe. Das ist natürlich in dieser Form nicht zu Ende gedacht und kaum praxistauglich.

Ähnlich verhält es mit dem Spurhalteassistenten (Lane Assist), welcher nicht nur zu teils kontraproduktiven und wenig gefühlvollen Lenkeingriffen neigt, sondern auch durch ständige Hinweise "Lenkung übernehmen" nervt, wenn man nur einfach eine Weile geradeaus fährt, weil es eben schlichtweg geradeaus geht. Hier hat auch ein zwischenzeitlich nachgeschobenes Software-Update für keine erkennbare Besserung gesorgt.

06.01.2020 (RB), eAWS - elektromechanische, aktive Wankstabilisierung

Zwischenzeitlich hatte ich die Gelegenheit zum direkten Vergleich von Fahrzeugen mit und ohne eAWS. Hierzu verlinke ich direkt auf den entsprechenden Beitrag bei uns im Forum, um den eigentlichen Fahrbericht hier nicht unnötig aufzublähen: [Wankstabilisierung sinnvoll oder nicht?](#)

06.01.2020 (RB), Anfahrschwäche beim V6 TDI

Leider gibt es hierzu (wie auch parallel im Lager Audi beim Q7 und Q8 mit der gleichen Maschine) keine Besserung bis zum jetzigen Zeitpunkt. Sprich, ein Update, welches dieses Manko behebt, das wurde bis dato nicht nachgereicht. Angekündigt ist bei VW eine Änderung für Neufahrzeuge jedoch für die erste Jahreshälfte 2020, für Bestandsfahrzeuge könnte es dann ebenso ein modifiziertes Update für die Motorsteuerung geben, welches zumindest Linderung bringen soll.

Wer damit nicht leben mag, dem bleibt der Griff zum V6 TSI oder dem V8 TDI. Zwischenzeitlich konnte ich beide Fahrzeuge mit der "offiziellen" Software fahren und kann daher vermelden, dass diese beiden Varianten nicht an dieser unschönen Ansprechverzögerung leiden. Natürlich bleiben hier aber zwei kleine Wermutstropfen: Zwar ist der V6 TSI in Bezug auf den Einstandspreis (zumindest beim Kauf, nicht aber aktuell beim Leasing) nicht teurer als der "große" V6 TDI mit 210 kW / 286 PS, dafür genehmigt sich der Benziner aber ungefähr zwei bis drei Liter mehr Sprit, je nach Fahrprofil. Der V8 TDI ist da deutlich genügsamer, allerdings langt VW beim Einstandspreis relativ kräftig hin.

Geboten werden im Gegenzug jedoch auch zusätzliche Vorteile, neben den besseren Fahrleistungen. Beispielsweise besitzt der V6 TSI eine um ein Zoll größere Bremsanlage (375 mm vorne), der V8 TDI legt gar zwei Zoll zu, an der Vorderachse rotieren großzügig dimensionierte 400 mm Bremscheiben.

Ganz klar bleibt aber der V6 TDI - wie auch bei den Vorgängermodellen des Touareg - in seinen beiden Leistungsstufen das absolute Volumenmodell. Die Leistung ist für wirklich jede denkbare Situation mehr als ausreichend, der Spritverbrauch absolut moderat, insbesondere für diese Fahrzeugklasse. Und ist man mal aus der Stadt raus und fährt auf Landstraßen oder Autobahnen, dann ist von der Lethargie der beiden V6 TDI nichts mehr zu spüren. Hoffentlich schafft es VW, das lästige und meines Erachtens auch teilweise gefährliche Manko mit der oft stark verzögerten Gasannahme im Stadtverkehr demnächst auszumerzen!

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23824-leading-the-way-der-gro%C3%9Fe-fahrbericht-zum-touareg-iii/?postID=298573#post298573>