

# Pro Familia

## Beitrag von „Thanandon“ vom 21. April 2005 um 07:11

Die Touareg-Evolution ist möglich, aber noch nicht sicher: VW denkt über ein Coupé und über einen luxuriösen Pick-up mit Doppelkabine nach.

Kein VW verkauft sich so gut wie der Touareg. Nicht in absoluten Zahlen, aber in Bezug auf die Kapazitätsauslastung, den Deckungsbeitrag und die positive Abstrahlwirkung auf das Marken-Image. Dieses Eisen muß geschmiedet werden, solange es heiß ist. Deshalb plant VW zwei zusätzliche Varianten: ein ausgesprochen sportliches viertüriges Coupé und einen großzügigen Pick-up mit genügend Platz für vier Personen.

Selbst ein traditionell entscheidungsschwaches Unternehmen wie VW könnte der Konkurrenz mit diesen Nischenmodellen ein Schnippchen schlagen. Das Coupé soll nämlich schon Ende 2006 auf den Markt kommen und damit den ähnlich gearteten BMW X6 ausbremsen. Der für 2007 avisierte Pick-up hat gute Chancen, dem geplanten QuadCab Flatbed auf Basis der neuen M/R/G-Klasse-Matrix von Mercedes-Benz die Schau zu stehlen.

Die Proportionen des Flachdach-Touareg erinnern stark an den in Amerika sehr erfolgreichen Infiniti FX35/45. Niedrigere und stärker ausgeformte Sitze sollen dafür sorgen, daß selbst in Anbetracht der sportlicheren Silhouette die Kopffreiheit nicht zu kurz kommt.

Trotz der dynamischeren Anmutung beschränken sich die notwendigen Karosserieänderungen auf die Türrahmen, die Verglasung und das Dach. Die neue Front mit dem grob gewaffelten Chromgrill und dem aggressiver gestylten Stoßfänger übernimmt der Touareg plus (interne Bezeichnung) vom facegelifteten Grundmodell, das Ende 2006 bei den Händlern steht.

Der VW-Vertrieb steht dem Coupé mit gemischten Gefühlen gegenüber. Zum einen will man die Touareg-Familie in Zukunft deutlich breiter aufstellen, zum anderen befürchtet man einen überdurchschnittlichen Substitutionseffekt. Um den zu begrenzen, soll das Coupé primär als Straßenauto positioniert werden.

Die dafür notwendige Technik will man sich mit Audi teilen, wo mit dem Q7 eine Art Touareg light entstand. Die Geländeuntersetzung und die Sperren entfallen, Hauben und Türen werden aus leichten Werkstoffen gefertigt, die Scheiben bestehen aus Dünnglas, Fahrwerk und Antrieb müssen abspecken. Die Idee, eine besonders kräftig motorisierte R-Version mit Heckantrieb als fahrdynamisch überlegenes Spitzenmodell anzubieten, wurde inzwischen allerdings wieder fallengelassen. Preislich liegt das Coupé zwischen Touareg und Cayenne.

Als weitere Differenzierungsmerkmale gelten eine Sportsitzanlage mit wahlweise vier oder fünf Plätzen, eine sportliche Fahrwerksabstimmung mit breiteren Reifen und Rädern sowie ein neu entwickeltes Aerodynamikpaket. Dabei geht es nicht nur um einen niedrigeren cw-Wert und

geringere Windgeräusche, sondern auch um mehr Abtrieb, bessere Richtungsstabilität und eine vor allem bei hohem Tempo optimierte Unterströmung.

Weil die Geländetauglichkeit nur mehr zweite Priorität hat, favorisieren die Techniker eine direktere Lenkung, eine progressivere Feder-Dämpfer-Kennung (die Luftfederung kostet weiter Aufpreis) und eine reduzierte Achsverschränkung.

Auch bei den Motoren bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. Beginnen wir mit dem V6, dessen Hubvolumen von 3,2 auf 3,6 Liter angehoben wird. In Verbindung mit der FSI-Direkteinspritzung bedeutet das 50 Newtonmeter mehr Drehmoment und eine Leistungssteigerung von 250 auf 280 PS. Die FSI-Version des V8-Benziners mobilisiert künftig 345 statt 310 PS, das maximale Drehmoment klettert von 410 auf 440 Nm. Beim Fünfzylinder-TDI ist ein Kraftzuwachs auf 185 PS und 450 Nm angesagt. Der V10 TDI soll sogar auf 350 PS und 850 Nm zulegen. V8-Diesel und V10-Benziner bleiben dagegen dem Audi Q7 vorbehalten.

Besonders dicht dran an einem positiven Vorstandsbeschuß ist der geplante Touareg Pick-up. Obwohl ähnlich gestrickte Modelle wie der Lincoln Blackwood und der Cadillac Escalade EXT in den USA floppten, erwarten sich die VW-Strategen nicht nur in Amerika mehr als einen Achtungserfolg. Schließlich bietet der Alleskönner Platz für vier Personen und eine ausreichend große Ladefläche.

Diverse Befestigungssysteme erlauben das Mitführen von mehreren Mountainbikes, Trial-Maschinen, Snowcats und Jetskis. Alternativ läßt sich das Gepäckabteil im XXL-Format mit einer abschließbaren Abdeckung vor neugierigen Blicken und unbefugtem Zugriff sichern. Um Passagiere und Gepäck standesgemäß unterzubringen, verwendet der Pick-up die verlängerte Bodengruppe des Audi Q7.

Zu den technischen Leckerbissen des Multi-Talents gehören eine versenkbare Heckscheibe, ein optionales Trägersystem sowie ein großes Offroad-Paket mit Unterfahrschutz, Trittbrettern und All-Terrain-Reifen. Im Gegensatz zu den US-Pick-ups, die als technisch anspruchslöse Lastesel vor allem ein bestimmtes Weltbild verkörpern, will VW das ultimative Freizeitmobil auf die Räder stellen. Das Fahrwerk bietet auf Wunsch Offroad-Kompetenz pur, das Interieur und die Ausstattung entsprechen dem Niveau einer Oberklasse-Limousine.

Mit diesem Konzept sind die Wolfsburger übrigens nicht nur bei den Asphaltcowboys auf Gegenliebe gestoßen, sondern auch bei den Wüstensöhnen der Vereinigten Emirate. Doch auch ohne direkte finanzielle Beteiligung aus Nahost dürften die beiden etwas anderen Touaregs ihren Weg machen - wenn nicht schon 2006/2007, dann spätestens zum Start der zweiten Modellgeneration im Herbst 2010.

[Quelle](#)