

VW-Studie zeigt avantgardistische Schnittstelle zwischen den Sport-

Beitrag von „darkdiver“ vom 18. November 2006 um 22:22

Crossover verbindet Sportwagendesign mit Geländewagenelementen

Frontpartie liefert Ausblick auf den Volkswagen Geländewagen Tiguan

Wolfsburg/Beijing, 18. November 2006

Er ist das Kind einer neuen Zeit. Sein Name: Concept A. Ein Volkswagen mit Allradantrieb, ein Crossover aus Sport- und Geländewagen mit einem ebenso kraft­vollen wie ästhetischen Design und besten Allround-Eigenschaften. Seine China-Premiere feiert Volkswagen in Beijing. Der Concept A ist das Statement einer progressiven Design-Philosophie. Seine Frontpartie mit einem neuen 3D-Wappenkühlergrill aus gebürstetem Aluminium und prägnante Scheinwerfer formen dabei einen sympathischen aber souverän-progressiven Auftritt. Das „Gesicht“ ist bekannt, nur nicht bei einem Automobil; es wirkt wie das Spiegelbild eines Geparden. Die Silhouette zeigt die Linien eines Coupés. Gegeneinander angeschlagen sind die vorderen und hinteren Türen. Knackig kurz sind die Karosserieüberhänge, lang die Motorhaube, einzigartig die C-Säulen. 20-Zoll-Leichtmetallräder und 295er Reifen füllen den Raum in den markant ausgestellten Radhäusern aus.

Volle Ladung und viel Licht.

Außen trägt der Concept A den intensivblauen Farbton semi­transparenter Gletscherformationen – „Glacier metallic“ ist sein Name. Eine Beimischung von Glasflakes erhöht die Tiefe des in Klavierlacktechnik aufgebauten Lackes. Eine kraftvolle Eleganz vermittelt die Heckpartie mit ihren athletischen Flanken. Zweigeteilt ist die Heckklappe; der Bereich unterhalb der Rückleuchten schwenkt im Stile einer Pickup-Ladefläche auf und schafft so viel Raum für Großes. Ganz unten atmet der Motor über zwei runde Chromrohre aus. Weitläufig und offen präsentiert sich der Innenraum. Licht und Luft bestimmen hier das Raumgefühl. Ein riesiges Faltdach schwenkt bei Bedarf bis zur C-Säule zurück.

Turbo, Kompressor und Allrad.

Angetrieben wird die in Beijing gezeigte Studie von einem 110 kW (150 PS) starken Twincharger (TSI), dessen Maxime „maximaler Fahrspaß, minimaler Verbrauch“ lautet. Seine Kraft gelangt via Sechsganggetriebe und Allradantrieb 4MOTION an die Räder. Ge­nauso einsetzbar wäre ein Turbodieseldirekteinspritzer (TDI) mit Dieselpartikelfilter, der FSI-Turbo des Golf GTI (147 kW / 200 PS) und noch viel mehr. Studien können und dürfen alles.

Realisierbarer Traum.

Der Concept A ist die Vision eines idealen Volkswagen. Einer von vielen möglichen Variationen der Zukunft. Sie alle verbindet ein Anspruch: Volkswagen wie der Concept A müssen für möglichst viele Kunden realisierbar sein und das Modellspektrum sinnvoll erweitern.

SUV-Coupé.

Der erstmals in China präsentierte Concept A soll optisch den Sprung der Marke Volkswagen in die Zukunft begleiten. Konzeptionell nutzte das Designteam eine Steilvorlage, die sich aus der immer stärkeren Defragmentierung der Segmente ergibt. Folge: Wenn bislang SUVs den Nutzen eines Steilhecks in den Vordergrund stellten, so unterstreicht der Concept A mit seinem coupé-ähnlichen Heckabschluss eher eine klassische Dynamik. Das Design verbindet hier die kompromisslose Eleganz eines Sportwagens mit der demonstrativen Robustheit eines Offroad-Modelles. Eine Spaßmaschine mit hoher Alltagstauglichkeit, ein Sportwagen mit Reisequalitäten, ein Coupé mit Kombi-Eigenschaften.

Evolution der puren Dynamik.

Das Design des 4,35 Meter langen, 1,85 Meter breiten und 1,55 Meter hohen Concept A im Detail: Die VW-Formensprache der Neuzeit findet hier eine weitere, mutige Evolutionsstufe: Der Concept A zeigt dabei pure Dynamik. Ansteigende Linien in der Seitengrafik und der kontrollierte Wechsel von Flächen und Formen, vor allem aber sensationelle Proportionen, spiegeln diese Dynamik und Kraft wider. Wer sich um den Wagen herumbewegt, wird immer wieder aufs Neue spannende Modulationen und Akzente finden; das Design des Concept A spielt geradezu mit dem Licht.

20-Zoll-Reifen.

Einen Eindruck von Stärke vermitteln die auf einen Radstand von 2,6 Metern verteilten 20 Zoll großen Räder samt ihrer 295er Reifen. Das radiale Speichenmotiv der Felgen vergrößert den Durchmesser rein optisch weiter. Die in zwei Teilen übereinander liegenden Speichen führen das beherrschende Thema der Dreidimensionalität fort; sie scheinen in der Felge zu schweben.

Scharfe Proportionen.

Extrem lang ist die Motorhaube, extrem kurz das Heck. Kompakt sind in jedem Fall die Karosserieüberhänge: vorn folgen der Achse 0,93 Meter, hinten sind es nur noch 0,82 Meter. Das Volumen dazwischen wird durch ein markantes Designelement geprägt: die starke Ausformung des Seitenschwellers. Dessen konkaver Übergang in die Fläche verbindet sich mit einer Linie in Schulterhöhe. Schweller, Radläufe und Kotflügel verschmelzen hier zu einer muskulösen, spannungsgeladenen Formenvielfalt. Darüber hinaus gilt: Was im vorderen Bereich der Silhouette auf der Höhe der A-Säule als dezente Linie beginnt, entwickelt sich nach hinten hin zu einer immer kräftiger modulierten Schulter im Stile sehr klassischer und zeitloser Sportwagen. Ganz formal beschrieben, fängt diese Schulterlinie das Licht ein und verleiht der harmonisch mit dem Karosseriekörper verbundenen C-Säule die eigenständige Grafik eines gestreckten Dreiecks. Subjektiv beschrieben, zeigt die unverwechselbare C-Säule Schnelligkeit und eine knackige Anlenkung in die vielleicht schärfste und satteste Heckpartie aller

jemals von Volkswagen präsentierten Studien.

Hinten angeschlagene Türen wie beim Neeza.

Einen Kontrast zu dieser fast sinnlichen Form bildet die grafische Strenge der Türfugen. Die Türen selbst sind gegenläufig ange- und angeschlagen. Der Grund: die funktionalen Vorteile des großzügigen Einstiegs und das spektakuläre Bild der geöffneten Türflügel. Eine B-Säule hat dabei keinen Platz. Haptische wie formale Perfektion im Detail zeigen die zu einer optischen Einheit zusammengefassten Türgriffe beider Flügel. Ihre Außenflächen sind in gebürstetem Aluminium gehalten, während die Innenflächen eine polierte Oberfläche kennzeichnen. Visuell suggerieren die Griffe aufgrund ihrer Form und Position, der Concept A sei ein zweitüriges Coupé. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die Dachkonturen. Flach und gestreckt überspannt das schwarz bezogene Dach die sehr niedrigen Scheiben der Sportwagen-Silhouette.

Prägnantes Fauchen.

Bereits beim ersten Kontakt mit einem neuen Auto werden vom Betrachter in Sekundenbruchteilen über die Frontpartie alle optischen Botschaften des Fahrzeuges aufgenommen. Die Gestaltung des Concept A zeigt vorn eine neue Evolutionsstufe des Volkswagen-Wappenkühlergrills. Das bekannte V-Thema bindet den Grill als integrales Element in die Skulptur ein. Deutlich ausgeformt entzieht es sich einer flächenbündigen Zurückhaltung und springt mit einer wohl konzentrierten Dosis Aggression nach vorn. Im unteren Bereich wiederum taucht der Grill hinter einem filigranen, wagenfarbigen Querträger ein. Das Bild weckt Assoziationen an eine Raubkatze, einen Geparden, schnell, athletisch, konzentriert, nicht ohne Angriffslust und doch vertraut.

Schau mir in die Augen.

Die leicht schräg gestellten Scheinwerfer, die Augen dieser Katze, unterstreichen den ausgesprochen souveränen Auftritt des Concept A. Ein trapezförmiges Scheinwerferelement wird durch den für Volkswagen seit Käfer-Urzeiten charakteristischen Kreis durchbrochen. LEDs katapultieren das traditionsreiche Motiv der Rundscheinwerfer in die Zukunft. Den Rahmen für Grill und Scheinwerfer bilden die großen, seitlichen Stoßfängerelemente, die in ihrem unteren Verlauf das V-Thema der gesamten Frontpartie visuell perfekt auf die Spitze treiben. Dieses V zieht sich vom Unterfahrschutz über den Wappengrill und die Motorhaube mit ihren äußeren Powerdoms bis hin zu den A-Säulen durch.

Klassisch wie ein Roadster.

Wie das Softtop eines klassischen Roadsters ragt das Dach leicht über die vergleichsweise niedrige und steile Frontscheibe. Die in Aluminium gearbeiteten Außenflächen der A-Säulen verleihen der Frontscheibe und dem Dach gleichermaßen optischen Halt. In ihrer grafischen Wirkung durch den Materialwechsel dominant gestaltet, bilden sie ein wesentliches Designmerkmal des Concept A.

Multivariable Kofferraumsituation.

Die Heckklappe des Concept A ist wie skizziert zweiteilig ausgeführt. Die untere Hälfte kann

unabhängig geöffnet werden und zum Transport langer Gegenstände wie bei einem Pickup auch offen bleiben. Für den oberen Teil gilt: Die hier außenliegenden Scharniere dienen nicht nur als Symbol für Funktionalität und Solidität; sie sind vielmehr die technische Voraussetzung für den markant fließenden Lauf der coupéhaften Dachkontur. Die Heckklappe selbst zitiert mit der großen Scheibe und dem flachen Winkel ein sehr klassisches Sportwagen-Designelement.

Da mag man gerne hinterherfahren.

Die Rückleuchten nehmen in ihrer Grafik ein in diesem Bereich heute typisches VW-Designthema auf: den Kreis und das Trapez. Neu ist allerdings die hier wiederum dreidimensionale Gestaltung der Rückleuchten; darüber hinaus sind sie integraler Bestandteil der atemberaubenden Schulter dieser Studie. Ganz unten atmet der Motor über zwei runde Chromrohre aus.

Weitläufiger Innenraum.

Licht und Luft bestimmen hier das Raumgefühl. Das schwarze Faltdach schwenkt bei Bedarf bis zur C-Säule zurück. Der Innenraum ist in seiner Konzeption von einer verblüffenden Klarheit. Die vier Schalensitze bieten optimale ergonomische Eigenschaften, bauen aber dennoch platzsparend. Das Cockpit und die Mittelkonsole sind jeweils für sich eigenständige Bereiche, die frei von den Kompro­missen einer zwanghaften Verbindung solitär gestaltet wurden.

Weniger ist mehr.

Die Mittelkonsole verkörpert in ihrem Volumen und der formalen Ausprägung schon formal eine Verbindung zu Motor und Getriebe. Ideal positioniert wurde dabei der Schalt­hebel. In Fahrt bildet die rechte Hand so eine direkte Linie zum Kraftfluss zwischen Motor, Getriebe und Allradantrieb. Das völlig reduziert gestaltete Cockpit hingegen scheint im Raum zu schweben. Ein zentrales Rundin­strument erlaubt die Konzentration auf das Wesentliche. Herausragend ist die formale Integration der Klimaausströmer, die hier bewusst als dominierendes Gestaltungselement eingesetzt werden. Ihre großflächige Gitterstruktur trägt Funktionselemente wie das Multi-Media-Interface.