

# Touareg zieht 747

Beitrag von „darkdiver“ vom 24. November 2006 um 12:58

## Rekordverdächtig: Touareg zieht Boeing 747

### TDI-Power: Touareg V10 TDI nimmt 155-Tonnen-Jet an den Haken

Wolfsburg, 24. November 2006 - „Wetten, dass ein Touareg V10 TDI eine Boing 747 ziehen kann?“ „Einen 155 Tonnen schweren Jet?“ „Nie!“ „Doch!“ Dieser verbale Schlagabtausch zweier Volkswagen Mitarbeiter hatte Folgen: Einige Monate später, am Donnerstag dieser Woche, spannte eine Volkswagen Crew in der Tat einen Touareg V10 TDI der neuen Generation vor eine 747. Bestätigtes Ergebnis: Der Geländewagen schafft es locker. Der Eingang erster Bestellungen von Flughafenbetreibern, die ihre bis zu 70 Tonnen schweren Vorfeld-Schlepper durch den deutlich günstigeren Touareg ersetzen wollen, kann dagegen nicht bestätigt werden.

Die Aktion „Touareg zieht Boeing 747“ fand im englischen Dunsfold Aerodrome, 40 Meilen vor den Toren Londons, statt. Ganz am Anfang stand natürlich die durchaus ernst gemeinte Frage, wie leistungsfähig Motor, Allradantrieb und die Karosserie eines modernen Oberklasse-Geländewagen sind.

Von Haus aus ist der Touareg bereits das ideale Zugfahrzeug: 3.500 Kilo Anhänge- und 1.640 Achslast (hinten) sind Spitzenwerte. Wenn nun aber statt 3,5 Tonnen Bootsanhänger mehr als 155 Tonnen Flugzeug – bestehend aus 511 Quadratmetern Tragfläche, vier Triebwerken, 450 Sitzen und einem Rumpf von der Größe eines Häuserblocks – am Haken hängt, sieht die Sache schon etwas anders aus. Sie will gut vorbereitet sein.

Damit der Touareg V10 TDI den schweren Vogel ziehen konnte, musste zuerst einmal das Gewicht des Volkswagen erhöht werden. Klingt paradox, ist aber unumgänglich, damit die Motorkraft voll und ganz in Vortriebskraft umgesetzt werden kann. Dazu wurden Stahlkugeln und Stahlplatten im Geländewagen verteilt. Zusatzgewicht: 4.345 Kilo! Gesamtgewicht des Touareg: 7.030 Kilo. Gewichtsverteilung: 2.755 Kilo vorn, 4.275 Kilo hinten.

Die weiteren Modifikationen hielten sich in Grenzen. Beim Achsantrieb wurde die etwas kürzere Übersetzung des Touareg V8 FSI verbaut. Den Luftdruck der serienmäßigen Michelinreifen erhöhte die Crew auf 4,5 bar. Und schließlich wurde die Höchstgeschwindigkeit begrenzt – nicht aus Furcht vor dem Abheben des ungewöhnlichen Gespanns, sondern zum Schutz der Reifen. Alles andere, vom Motor bis über die Luftfederung und den Allradantrieb, entsprach komplett der Serienversion.

Über eine Zusatzvorrichtung wurde die Boeing 747 dann an die Anhängerkupplung des Touareg gekoppelt. Das Experiment konnte beginnen. Auf der Basis des maximalen Drehmoments des V10 TDI (750 Newtonmeter) und der Getriebeübersetzung hatten die Ingenieure vorher errechnet, dass der Touareg rund 200 Tonnen bewegen kann. Nur: Wer traut schon seinen

Berechnungen, wenn an einem 1,70 Meter hohen und 4,75 Meter langen Auto plötzlich ein 19,40 Meter hoher und mehr als 70 Meter langer Jet hängt? Niemand mehr. Besonders dann nicht, wenn typisch englisches Wetter mit starkem Regen und Gegenwind über Auto und Flugzeug hinwegpeitschen, als gäbe es kein Morgen.

Doch der Touareg erledigte den Job. Am Steuer: der Volkswagen Techniker Uwe Krieghoff. Er startet den Motor. Über die Allradantrieb-Steuerung auf der Mittelkonsole wählt er „LOW“ und damit die Geländeuntersetzung. Jetzt fließen 50 Prozent der Antriebskraft zur Vorder- und 50 Prozent zur Hinterachse. Uwe Krieghoff wählt manuell den zweiten Gang der Automatik an, gibt langsam Gas und denkt darüber nach, dass jetzt die 18 mannshohen Räder der 155 Tonnen schweren 747 aus dem Stand ins Rollen gebracht werden wollen. Genau in diesen wenigen Sekunden wird die größte Zugkraft benötigt. Sobald das Gespann erst einmal fährt, fährt es. Doch vorerst ist das einzige was sich regt, die Motordrehzahl. Krieghoff drückt das Gaspedal weiter durch, bis zur Hälfte. Und ohne auch nur den Hauch eines Traktionsproblems nimmt der Touareg und mit ihm der Jumbo Jet Fahrt auf. Nach einer Strecke von 150 Metern bremst Uwe Krieghoff das Gespann ab.

Ein Check des Touareg ergibt hinterher, dass keine Schäden am Wagen aufgetreten sind. Alles im grünen Bereich.

Die neue Generation des Touareg kann jetzt übrigens bestellt werden. Serienmäßig ist der Geländewagen unter anderem mit einem ESP plus Gespannstabilisierung ausgestattet. Es verhindert ausgesprochen wirkungsvoll, dass sich Anhänger bei falscher Beladung oder zu hoher Geschwindigkeit gefährlich aufschaukeln. Beim Test mit der 747 musste das System nicht eingreifen – die Geschwindigkeit betrug acht km/h.