

# VW Studie CrossBlue

**Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Januar 2013 um 17:41**

**Wolfsburg/Detroit, Januar 2013.** Volkswagen zeigt in einer Weltpremiere auf der North American International Auto Show die Studie einer neuen SUV-Generation: den CrossBlue. Der größte Automobilhersteller Europas hat das neue Allroundtalent speziell für die USA und Kanada konzipiert. Im Fall einer Serienfertigung würde der CrossBlue das Modellspektrum von Volkswagen um ein sieben-sitziges Midsize-SUV der 5,0-Meter-Klasse bereichern; aktuell bietet Volkswagen of America als Sport Utility Vehicles den kompakten Tiguan (4,4 Meter) und den exklusiven Touareg (4,8 Meter) an. Dank eines der innovativsten Plug-In-Hybridsysteme (TDI Clean Diesel + zwei E-Motoren + Doppelkupplungsgetriebe + elektrische Kardanwelle) prognostiziert Volkswagen für das allradgetriebene SUV einen Verbrauch von 89 MPGe (für Hybrid-Fahrzeuge adaptierter EPA-Standard der USA bei voller Ausnutzung der Batterieladung, Highway- und City-Zyklus kombiniert); im reinen Dieselbetrieb beträgt die Reichweite 35 MPG (Highway und City kombiniert). Im rechnerisch nicht mit dem EPA-Standard vergleichbaren Testzyklus der europäischen ECE-Norm R101 für Elektrohybrid-Fahrzeuge ergibt sich eine Verbrauchsprognose von 2,1 l/100 km. Trotz dieser Sparsamkeit kennzeichnet den CrossBlue mit einer Leistung von 225 kW / 306 PS und bis zu 700 Newtonmetern Gesamtdrehmoment eine souveräne Antriebscharakteristik; den Sprint von 0 auf 60 mph erledigt das Midsize-SUV in lediglich 7,2 Sekunden (0 - 100 km/h: 7,5 s).

Auf Knopfdruck respektive automatisch wird das SUV temporär zum Zero-Emission-Car: Mit seiner komplett aufgeladenen Lithium-Ionen-Batterie (Kapazität: 9,8 kWh) ist der CrossBlue im US-Zyklus über eine Distanz von bis zu 14 Meilen rein elektrisch unterwegs; die Höchstgeschwindigkeit wird in diesem Fall zugunsten einer optimalen Reichweite von 127 mph (204 km/h) auf 75 mph (120 km/h) reduziert. Im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) kommt der CrossBlue auf eine rein elektrische Reichweite von 33 Kilometern. Wichtig: Aufgrund ihrer unterschiedlichen Konfigurationen lassen sich die Reichweiten- und Verbrauchswerte der US- und EU-Fahrzyklen nicht direkt miteinander vergleichen.

Konzeptionell verbindet der mit sechs Einzelsitzen ausgestattete CrossBlue die antriebstechnische und optische Souveränität eines SUV mit dem Platzangebot eines Vans; der Fahrkomfort macht den CrossBlue zum idealen Cruiser; seine gute Übersichtlichkeit erleichtert das Rangieren; mit ESP, Allradantrieb und bis zu zwölf Airbags avanciert die Studie zudem zu einem Raumgleiter der sichersten Art.

Gestaltet wurde der CrossBlue in Deutschland unter der Federführung von Walter de Silva (Leiter Design Volkswagen Konzern) und Klaus Bischoff (Leiter Design Marke Volkswagen) – das jedoch in enger Abstimmung mit Volkswagen of America. So verschmolzen die klaren Linien der

deutschen Volkswagen Design-DNA mit dem maskulinen Charakter eines amerikanischen SUV. In der Folge entstand ein sehr ehrliches Auto, das – obwohl noch eine Studie – keineswegs auf Showeffekte setzt, sondern einen seriennahen Ausblick auf eine mögliche neue SUV-Baureihe von Volkswagen bietet.

Der in „CrossBlue Glasflake“ lackierte Volkswagen ist 4.987 mm lang, 2.015 mm breit und 1.733 mm hoch. Mit seinen großen Spurweiten (vorn 1.686 mm, hinten 1.696 mm), den ebenfalls neu gestalteten 21-Zoll-Leichtmetallfelgen (Reifen: 285/45) und signifikant ausgestellt Radhäusern steht der CrossBlue ausgesprochen selbstbewusst auf der Straße. Die souveränen Spurweiten, die dynamischen Proportionen mit einer ebenso langen wie breiten Motorhaube und die großen Räder unterstreichen den sehr maskulinen Auftritt des neuen CrossBlue.

Einen Kontrast zur Außenlackierung bilden die in einer Edelstahloptik ausgeführten und rund um das Fahrzeug verlaufenden Karosserie-Applikationen im unteren Bereich des SUV. Der vom Exterieur-Designteam unter der Leitung von Marc Lichte entworfene CrossBlue besitzt eine sehr prägnante, lange Motorhaube mit eingearbeiteten Luftansaugöffnungen für den Motor, eine ebenfalls langgestreckte Dachlinie und einen besonders kurzen vorderen Überhang. Nach hinten steigt die Linienführung der Karosserie-silhouette leicht an; diesen optischen Eindruck verstärkt eine von den Scheinwerfern bis zu den Rückleuchten verlaufende Charakterlinie, die zum Heck hin breiter wird. Oberhalb dieser – typisch für Volkswagen – sehr präzise gearbeiteten Linie schließt sich die seitliche Fenster-grafik an; den Rahmen der Scheiben bildet ein massive Einfassung aus Aluminium.

Links und rechts ist der CrossBlue im Heckbereich jeweils mit einer „Tankklappe“ ausgerüstet; auf der Beifahrerseite befindet sich der Einfüllstutzen für den Diesel- und SCR-Tank, auf der Fahrerseite haben die Ingenieure indes unter einer Klappe zwei Steckdosen integriert. Die erste dient zum Laden der Lithium-Ionen-Batterie; an die zweite können zum Beispiel beim Camping Elektrogeräte wie Kühlboxen oder Lichtsysteme angeschlossen werden – der CrossBlue fungiert in diesem Fall als Stromaggregat. Ein wichtiges Element der Volkswagen Design-DNA ist die Dominanz horizontaler Linien im Front- und Heckbereich. Dieses Charaktermerkmal hat das Volkswagen Designteam mit dem CrossBlue weiterentwickelt. Beispiel Frontpartie, für die der Designer Andreu Solar verantwortlich zeichnet: Die Kühlergrillverkleidung – bestehend aus zwei massiven Aluminiumstreben und dem mittig platzierten VW-Zeichen – erstreckt sich nun als 3D-Element hinein bis in die Frontscheinwerfer. Diese Aluminium-Applikationen prägen damit signifikant die neue, dreidimensionale Grafik der in LED-Technik ausgeführten Doppelscheinwerfer und letztendlich die komplette Frontpartie. Die obere Aluminiumstrebe rahmt die Doppelscheinwerfer ein, die untere Strebe setzt sich als optische Verlängerung des Kühlergrills über die gesamte Fahrzeugfront fort. Der CrossBlue wirkt dadurch noch breiter und souveräner, gleichwohl aber sympathisch.

Die Designer von Volkswagen gestalten selbst kleinste Details mit größter Sorgfalt. Ein Beispiel dafür sind die Lufteinlässe im Stoßfänger. Sie werden von horizontal aufgebauten, schwarz lackierten Elementen verkleidet, die sich bei näherem Hinsehen als dreidimensional geformte,

sehr stabile Wabenstrukturen entpuppen. Nach unten hin bildet eine Verkleidung in Edelstahloptik mit einem integrierten Unterfahrschutz den Abschluss.

Analog zur Frontpartie veredelten die Designer die dreidimensional gestalteten LED-Rückleuchten ebenfalls mit Aluminiumelementen. Die Rückleuchten sind – stilisiert betrachtet – in der Form eines „E“ gestaltet und so zur Fahrzeugmitte hin offen. Im inneren Bereich wird die Kontur dieser zwei „E“ (rechts natürlich spiegelverkehrt) durch die Aluminium-Elemente und jeweils zwei in Wagenfarbe lackierte Streifen veredelt. Wiederum in einer Edelstahloptik gehalten sind die prägnanten Abgasendrohre; integriert wurden sie in eine unten quer über das Heck reichende Verkleidung samt Unterfahrschutz. Da der mit einem SCR-Katalysator ausgestattete Clean Diesel des CrossBlue keinerlei Ruß ausstößt, glänzen die Endrohre der Abgasanlage übrigens dauerhaft.

Das Interieurdesign des sehr geräumigen CrossBlue wurde unter der Leitung von Tomasz Bachorsky entworfen. Sein Team hat die Studie mit sechs Einzelsitzen (drei Sitzreihen) ausgestattet; in einer Serienversion würde es alternativ in der zweiten Reihe drei und damit insgesamt sieben Sitzplätze geben. Im Fond steigt die Sitzposition leicht an; besonders Kinder schätzen die dadurch verbesserte Sicht. Gleichwohl ist die Kopffreiheit durchgängig sehr gut. Vorn sind es 1.077 mm, in der zweiten Reihe 1.020 mm und in der dritten Reihe 954 mm. Ebenfalls komfortabel gestaltet sich die Beinfreiheit: In der zweiten Sitzreihe stehen bis zu 947 mm zur Verfügung, in der dritten sind es bis zu 917 mm. Dieser Werte untermauern, dass in der dritten Sitzreihe auch Erwachsene lange Reisen bequem zurücklegen. Einen komfortablen Ein- und Ausstieg nach hinten gewährleistet die mit einem Handgriff nach vorn verschiebbare zweite Sitzreihe.

Hinter der dritten Sitzreihe erschließt sich ein 335 Liter großer Kofferraum (Laderaumlänge: 600 mm); werden die Lehnen der dritten Sitzreihe umgeklappt, vergrößert sich das Stauvolumen auf 812 Liter und die Laderaumlänge auf 1.387 mm. Klappt man auch noch die Lehnen der zweiten Sitzreihe um, steigt das Stauvolumen auf nahezu 2.000 Liter; die Länge des Laderaums vergrößert sich in diesem Fall auf 2.230 mm. Schließlich kann auch noch die Lehne des Beifahrersitzes umgeklappt werden, um danach bis zu 3.110 mm lange Gegenstände einzuladen.

Für optimale Temperaturen an Bord sorgen auch im Fond die in das Dach integrierten Ausströmer der Klimaautomatik. Die hinteren Bereiche der Vier-Zonen-Klimaanlage lassen sich auch von der zweiten Sitzreihe aus steuern. Der CrossBlue ist nicht nur ein äußerst geräumiges und komfortables SUV, sondern ebenso ein sehr hochwertiges. Und das gilt nicht nur für die im Innenraum verarbeiteten Materialien, sondern unisono auch für die präzise Gestaltung und unverwechselbare Formensprache. Das Designteam schuf dabei zusammen mit den für die Technologien zuständigen Ingenieuren ein Interieur, das in dieser Klasse Maßstäbe setzen dürfte.

Sobald der Fahrer die Zündung aktiviert, fahren die runden Bedienelemente der Licht-, Klima- und der Allrad- steuerung heraus; im Ruhezustand liegen diese Regler plan in der Cockpitlandschaft. Wie etwa auch für den Touareg typisch, sind die Regler – passend zum Charakter eines großen SUV – in robustes Aluminium eingefasst. Das edle und haptisch angenehme Metall ist generell eines der dominierenden Materialien im Innenraum; es kommt ebenso für die Einfassungen der Luftausströmer und Tastenfelder wie etwa für den Innenkranz und die Speichen des Lenkrades zum Einsatz.

Darüber hinaus veredeln Leder und Holz den Innenraum. Besonders prägnant ist die Gestaltung der Holz- applikationen. Die Leiterin des Designbereichs Color & Trim, Oona Scheepers, verwendet hier das dunkel gebeizte Holz des Bananen- baumes. Von der nach unten hin offenen und sportlich zur Mittel- konsole hin ansteigenden Schalttafel aus „fließt“ die Linienführung dieser Holzapplikationen über die Armaturenquerspange bis in die Türverkleidungen und dominiert so insbesondere den vorderen Innen- raum. Oberhalb dieser Holz-Applikationen und im Bereich der zwei- geteilten Mittelarmlehne kommt ein dunkles Leder im Farbton „Marble Grey“ zum Einsatz; unterhalb der Holzapplikationen und als Sitzbezug setzt Volkswagen indes Leder, Verkleidungen und Stoffe im hellbeigen Farbton „St. Tropez“ ein.

Ein Designstatement ist die Art und Weise, wie Volkswagen die Technologien der Neuzeit in die edle Materialwelt aus Aluminium, Holz und Leder integriert. Zentral in der Mittelkonsole befindet sich ein 10,2 Zoll großer Touchscreen. Optisch eingefasst wird das Display durch einen Alurahmen sowie die mittleren Luftausströmer. Über den großen Touchscreen werden nicht nur sämt- liche Info- und Entertainment-Funktionen gesteuert, sondern auch der Status des Hybridsystems abgerufen. Neu entwickelt wurde zudem die 3D-Darstellung der Navi- Streckenführung oder der Mediathek – die Landschaft „dreht“ sich respektive der Coverflow der Mediathek bewegt sich räumlich nach oben, wodurch eine extreme Tiefe entsteht.

Alle wesentlichen Taster im Innenraum (bis auf den Warnblinkschalter) sind als Softtouchschalter ausgeführt; sie ähneln in ihrer Haptik einem Touchscreen. Kürzeste Schaltwege kenn- zeichnet die by wire gesteuerte Bedienung des 6-Gang-DSG. Hightech kennzeichnet auch die Instrumente. Das sogenannte Kombiinstrument ist frei programmierbar aufgebaut und bietet deshalb unterschiedlichste Funktionen und Anzeigen. Ein Beispiel: Der CrossBlue kann in verschiedenen Antriebs- modi gefahren werden; im besonders effizienten Modus „Eco“ sind die spezifischen Inhalte blau hinterlegt, im dynamischen Modus „Sport“ wechselt die Leitfarbe dagegen auf Rot.

iPad mini in den Kopfstützen. Damit auch die Gäste im Fond in den vollen Genuss des Audio-, Video- und Online-Programms kommen, wurden in die Kopfstützen der ersten Sitzreihe jeweils mobile iPad minis als Monitore des Rearseat-Entertainments integriert. Ein Fender-Soundsystem sorgt für eine kristallklare Klangwelt.

Der CrossBlue basiert technisch auf dem neuen Modularen Querbaukasten (MQB) der Volkswagen AG. Inner- halb des MQB gibt es über Baureihen und Marken hinweg einheitliche Parameter wie etwa die Einbaulage aller Motoren. Darüber hinaus weist das Baukastensystem

variable Parameter auf, durch die verschiedenste Modelle optimal und individuell entwickelt werden können. Dazu gehören zum Beispiel der Radstand (2.980 mm), die Spurbreiten und die Radgrößen. Alle neuen Modelle des MQB sind so konzipiert, dass sie neben den klassischen Antriebsarten (Otto- und Dieselmotoren) immer auch als Erdgas-, Hybrid- oder E-Modell gebaut werden können.

Bei der nun in Detroit gezeigten Studie verschmelzen MQB-Elemente zu einer künftigen SUV-Generation – in diesem Fall sind es die MQB-Vorder- und Hinterachsen, der 140 kW / 190 PS starke TDI der neuen Dieselmotorenbaureihe EA288 und ein 6-Gang-DSG. Und zwar kombiniert mit Elektrokomponenten, die ebenfalls „made by Volkswagen“ sind. Dazu gehören die Lithium-Ionen-Batterie im Mitteltunnel sowie die vordere E-Maschine mit 40 kW und die hintere mit 85 kW. Wie modular der MQB im wahrsten Sinne des Wortes ist zeigt die Tatsache, dass Volkswagen dieses Antriebskonzept zuvor bereits für das ebenfalls in Detroit (als US-Premiere) gezeigte Cross Coupé realisierte – eine kompakte SUV-Studie der Tiguan-Größe.

Aufgrund seiner Kombination aus wegweisender Sparsamkeit und anspruchsvollster Fahrdynamik entstand mit dem bis zu 127 mph (204 km/h) schnellen CrossBlue ein SUV der ebenso effizienten wie sportlichen Art. Dank eines der innovativsten Plug-In-Hybridsysteme (TDI Clean Diesel + zwei E-Motoren + Doppelkupplungsgetriebe + elektrische Kardanwelle) hat Volkswagen für das allradgetriebene SUV wie skizziert eine Verbrauchsprognose von 89 MPGe ermittelt (für Hybrid-Fahrzeuge adaptierter EPA-Standard der USA bei voller Ausnutzung der Batterieladung, Highway- und City-Zyklus kombiniert); im reinen Dieselbetrieb beträgt die Reichweite 35 MPG (Highway und City kombiniert). Im Testzyklus der europäischen ECE-Norm R101 für Elektrohybrid-Fahrzeuge ergibt sich eine Verbrauchsprognose von 2,1 l/100 km. Wie ebenfalls skizziert, lassen sich die Reichweiten- und Verbrauchswerte der US- und EU-Fahrzyklen aufgrund ihrer unterschiedlichen Konfigurationen nicht direkt miteinander vergleichen.

Trotz der großen Effizienz kennzeichnet den in der Systemleistung 225 kW starken CrossBlue eine dynamische Antriebscharakteristik; den Sprint von 0 auf 60 mph erledigt das Midsize-SUV in kurzen 7,2 Sekunden (0 – 100 km/h: 7,5 s). Sein TDI entwickelt aus dem Drehzahlkeller heraus bereits ab 1.750 U/min ein Drehmomentmaximum von 400 Newtonmetern. Kraftvoll setzen sich auch die elektrischen Motoren in Szene. Hintergrund: E-Antriebe geben sofort – schneller als jeder Verbrennungsmotor – ihr maximales Drehmoment ab. An Bord des CrossBlue steuern die beiden E-Maschinen 180 Newtonmeter (vorn) und 270 Newtonmeter (hinten) zu. Beim Boosten – dem vollen Leistungseinsatz aller Motoren – steht im Antriebssystem ein Gesamtdrehmoment von bis zu 700 Newtonmetern zur Verfügung.

Der CrossBlue kann in verschiedenen Betriebsmodi gefahren werden. Standardmäßig startet der Volkswagen im klassischen Hybridmodus – die Antriebssysteme werden hier automatisch optimal genutzt; so oft wie möglich sorgen dabei die Elektromotoren für Vortrieb. Per Tastendruck (rechts vom Schaltknäuf) kann der Fahrer zudem in den Eco- oder Sportmodus wechseln. Im Eco-Modus werden Parameter wie die Gaspedalkennlinie oder die Klimaanlage

so gesteuert, dass weniger Kraftstoff respektive Strom verbraucht wird. Im Sport-Modus (wählbar über dieselbe Taste wie der Eco-Modus) nutzt der Wagen die maximale Leistung des Gesamtsystems. Darüber hinaus stehen ein Offroad- Modus (permanenter Allradantrieb), ein Lade-Modus und der E-Modus (emissionsfreies Fahren auf Knopfdruck) zu Verfügung. Dank seiner Lithium-Ionen-Batterie ist der CrossBlue über eine Distanz von bis zu 14 Meilen (US-Zyklus) respektive 33 Kilometern (europäischer NEFZ) rein elektrisch unterwegs; die Höchstgeschwindigkeit wird in diesem Fall auf 75 mph (120 km/h) reduziert. Im E-Modus sorgt allein der 85 kW starke E-Motor der Hinterachse für Vortrieb. Beim rein elektrischen Fahren wird der Turbodiesel durch das Öffnen der Kupplung vom Antriebsstrang getrennt und abgeschaltet. Der E-Modus wird durch das Drücken der sogenannten EV-Modus-Taste (EV = Electric Vehicle) vorn in der Mittelkonsole aktiviert. Sobald der TDI aufgrund des Ladezustands der Batterie oder anderer Parameter wieder eingebunden werden soll,

Beim rein elektrischen Fahren werden die E-Motoren über eine aus acht Modulen bestehende Lithium-Ionen-Batterie mit Energie versorgt. Die Batterie hat einen Energiegehalt von 9,8 kWh und befindet sich im Mitteltunnel. Eine im Spannungsbereich von 370 Volt arbeitende und im vorderen Motor- raum integrierte Leistungselektronik managt den Hochvoltenergiefluss von und zur Batterie beziehungsweise zu den Elektromotoren. Das Bordnetz wird indes über einen DC/DC-Wandler mit der notwendigen 12-Volt-Spannung versorgt. Raumeinschränkungen im Interieur durch das elektrische Antriebssystem gibt es nicht. Aufgeladen wird die Batterie entweder über externe Stromquellen (230-Volt-Anschluss) oder während der Fahrt.

Der Fahrer kann bewusst (über eine weitere Taste in der Mittelkonsole) in einen Lade- Modus wechseln. Dabei wird die Batterie via TDI während der Fahrt aufgeladen, um am späteren Zielort mit ausreichend elektrischer Energie im Stadtbereich emissionsfrei unterwegs sein zu können. Darüber hinaus gibt es verschiedene Betriebsmodi, sich die je nach Fahrsituation automatisch einstellen:

Segeln. Sobald der Fahrer vom „Gas“ geht und die Batterie ausreichend geladen ist, werden alle Motoren abgeschaltet und vom Antriebsstrang entkoppelt. In diesem Fall ist vom „Segeln“ die Rede. Hierbei werden ebenfalls keine Emissionen erzeugt. Rekuperationsmodus. Geht der Fahrer vom Gas respektive bremst, ohne das die Batterie ausreichend geladen ist, arbeiten beide Elektro- motoren als Generatoren und speisen die beim Bremsen gewonnene Energie in den Lithium-Ionen-Akku ein. Der TDI ist auch in diesem Fall abgeschaltet und abgekoppelt.

Wenn es besonders sportlich vorangehen soll, bilden die E-Motoren eine Allianz mit dem TDI. Im Fachjargon der Hybridwelt wird dieser Zusammenschluss der Kräfte „Boosten“ genannt. Der CrossBlue wird dabei über alle vier Räder angetrieben. Ebenfalls alle vier Räder sind im Spiel, sobald der Fahrer bewusst den Offroad-Modus aktiviert (auch hier über eine Taste in der Mittelkonsole). In diesem Fall und bei niedriger Batterieladung fungiert der nun via TDI mit Energie versorgte vordere Elektromotor allein als Generator und damit als Stromquelle für sein Pendant an der Hinterachse. Da die Energie zum Antrieb der Hinter- achse by wire und nicht mechanisch fließt, ist von einer elektrischen Kardanwelle die Rede. Aufgrund der Tatsache, dass

der TDI im Offroad- Modus über den vorderen E-Motor den hinteren antreibt, funktioniert der Allradantrieb auch bei niedrigem Ladestand der Batterie.

Sorgt allein der TDI für Vortrieb, ist der CrossBlue ein reiner Fronttriebler. Dabei gilt: Dank der effizienten Technologie des aufgeladenen Vierzylinders mit Common-Rail-Direkteinspritzung ist die Studie auch jetzt noch sehr sparsam. Im us-amerikanischen Highway-Zyklus kommt der TDI des CrossBlue, so die Prognosen, auf eine Reichweite von 37 MPG; im City-Zyklus sind es 33 MPG. Wie effizient der TDI arbeitet, zeigt parallel auch der sogenannte hybridische Kraftstoffverbrauch im entsprechenden Teil-Zyklus der europäischen Norm ECE-R101, bei dem der CrossBlue mit vollständig entladener Batterie fährt und damit praktisch allein vom TDI-Motor angetrieben wird. Hier ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von hervorragenden 4,9 l/100 km.

---

### **Beitrag von „offroader67“ vom 14. Januar 2013 um 18:29**

Hallo!  
Optisch gefällt er mir sehr gut  
Gruß Chris

---

### **Beitrag von „samson“ vom 14. Januar 2013 um 20:56**

[Zitat von offroader67](#)

Hallo!  
Optisch gefällt er mir sehr gut  
Gruß Chris

Klasse was die bei Vw machen   etwas mehr Dampf und ein 6.Sitzer könnt ich mir gut vorstellen.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 14. Januar 2013 um 22:15**

Servus,

schaut doch weitestgehend genauso aus wie der T II, nur mit den eckigen Radkästen des Tiguan und ein bisschen optischen Retuschen. Dazu 20 cm mehr Länge und zwei Zylinder weniger und fertig ist die bahnbrechende "Innovation" - zumindest virtuell... Das Geplapper von den tollen Beschleunigungswerten - zumindest bis immerhin auf 100 km/h - finde ich zudem höchst amüsan: Wie oft funktioniert denn das beim Hybrid? Schätze genau einmal und dann ist der Akku erstmal leer 😊 Wäre auch mal schön, wenn es offizielle Angaben zur Lebensdauer des Akkupacks gäbe und vor allem, was es kostet, dieses nach seinem Ableben zu ersetzen...

Auch nett, das 6-Gang-DSG. Wo wir doch beim aktuellen Touareg immerhin schon 8 drehzahlensenkende Fahrstufen zur Verfügung haben 😞

Grüße  
Robert

---

### Beitrag von „Arndt“ vom 14. Januar 2013 um 22:30

#### [Zitat von coala](#)

Servus,

schaut doch weitestgehend genauso aus wie der T II, nur mit den eckigen Radkästen des Tiguan und ein bisschen optischen Retuschen. Dazu 20 cm mehr Länge und zwei Zylinder weniger und fertig ist die bahnbrechende "Innovation" - zumindest virtuell... Das Geplapper von den tollen Beschleunigungswerten - zumindest bis immerhin auf 100 km/h - finde ich zudem höchst amüsan: Wie oft funktioniert denn das beim Hybrid? Schätze genau einmal und dann ist der Akku erstmal leer 😊 Wäre auch mal schön, wenn es offizielle Angaben zur Lebensdauer des Akkupacks gäbe und vor allem, was es kostet, dieses nach seinem Ableben zu ersetzen...

Auch nett, das 6-Gang-DSG. Wo wir doch beim aktuellen Touareg immerhin schon 8 drehzahlensenkende Fahrstufen zur Verfügung haben 😞

Grüße  
Robert

Robert,





das Ding ist für Amerika entwickelt. Da ist eine solche Ausstattung High Tech. Die sind noch 3 Gang Wnadler Automaten gewohnt.

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 14. Januar 2013 um 23:03**

Hi @ all!

Also ich finde ihn eher  Erschreckend wenn so der T II Facelift aussehen wird. Man kann Autos dynamisch aussehen lassen und auch bauen, aber hier fehlt beides. Sorry VW!

Als +beraus zufriedener TII Fahrer wende ich mich ab und hoffe das wir in Zukunft besseres sehen werden. 

LG  
Manu


---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 22. Januar 2013 um 22:26**

Jeep Grand Cherokee!

---

### **Beitrag von „strobi“ vom 24. Januar 2013 um 22:02**

ich mag die Studie   
sieht für mich ehr nach Nachfolger vom T1 aus als der T2

---

### **Beitrag von „Peter\_S“ vom 24. Januar 2013 um 23:15**

Yo - klobig!

Gruss

Peter

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Januar 2013 um 08:03

#### [Zitat von coala](#)

schaut doch weitestgehend genauso aus wie der T II, nur mit den eckigen Radkästen des Tiguan und ein bisschen optischen Retuschen. Dazu 20 cm mehr Länge ...

#### [Zitat von strobi](#)

sieht für mich ehr nach Nachfolger vom T1 aus als der T2

Hallo zusammen,

ja, so ähnlich sieht dann wahrscheinlich der TIII aus - gut wäre, wieder eine gewisse Eigenständigkeit zu den anderen Modellreihen von VW. Im Moment fehlt es da ein wenig, vorallem zum kleinen Bruder TIGUAN 😞

Vielleicht bekommt der TII GP schon das neue "Familiengesicht" in der Front. Interessant finde ich die Innenraumgestaltung vom Armaturenbrett der Studie 🙏🙏

Grüße von Stephan 🙏

---

### Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 25. Januar 2013 um 08:24

Moin.

Also wenn so der neue Touareg aussehen wird, werde ich wohl fremdgehen müssen...sorry.

Gruß, Chris.

---

## Beitrag von „Michael67“ vom 25. Januar 2013 um 09:06

### Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,

ja, so ähnlich sieht dann wahrscheinlich der TIII aus - gut wäre, wieder eine gewisse Eigenständigkeit zu den anderen Modellreihen von VW. Im Moment fehlt es da ein wenig, vorallem zum kleinen Bruder TIGUAN 😞

Grüße von Stephan 🤖

Hallo Stephan

Ich gebe Dir zu 100% Recht.Der Unterschied zwischen T II und neuem Tiguan ist kaum realiesierbar.(Außer Diese stehen nebeneinander).

---

## Beitrag von „curio“ vom 25. Januar 2013 um 13:46

### Zitat von Michael67

Hallo Stephan

Ich gebe Dir zu 100% Recht.Der Unterschied zwischen T II und neuem Tiguan ist kaum realiesierbar.(Außer Diese stehen nebeneinander).

..find ich gar nicht so schlimm, T fahren ist halt Understatement, sonst hätte ich das Teil ja als Porsche 😊

Happy Day

Achim

---

## Beitrag von „strobi“ vom 25. Januar 2013 um 21:26

Gerade das kantige und erkennbare mag ich am T1, die hippen, agressiven weichgespülten Stromlinienformen liegen mir nicht.  
schön wäre ein eigenes Design gegenüber dem Tiguan (und dem Rest der VW Familie)

---

### **Beitrag von „autogotte“ vom 26. Januar 2013 um 01:36**

#### Zitat von strobi

Gerade das kantige und erkennbare mag ich am T1, die hippen, agressiven weichgespülten Stromlinienformen liegen mir nicht.  
schön wäre ein eigenes Design gegenüber dem Tiguan (und dem Rest der VW Familie)

Das kann ich genau so bestätigen. Der T II ist sicherlich ein gutes Auto, nur fehlt ihm der Erkennungswert eines T I. Beim Tiguan und T II muß man schon genauer hinschauen, um sie auf Anhieb zu erkennen.

---

### **Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 26. Januar 2013 um 07:21**

Moin.

Das dachten wohl auch einige Phaeton-Eigner damals...aber es blieb auch bei einigen. 😄

Gruß, Chris.

#### Zitat von curio

..find ich gar nicht so schlimm, T fahren ist halt Understatement, sonst hätte ich das Teil ja als Porsche 😊

Happy Day

Achim

---

## Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 26. Januar 2013 um 07:23

Meine Worte...  


### Zitat von autogotte


Das kann ich genau so bestätigen. Der T II ist sicherlich ein gutes Auto, nur fehlt ihm der Erkennungswert eines T I. Beim Tiguan und T II muß man schon genauer hinschauen, um sie auf Anhieb zu erkennen.

---

## Beitrag von „Sittingbull“ vom 26. Januar 2013 um 08:52

Hallo zusammen,

so insgesamt verstehe ich die Philosophie von VW beim Design nicht. Natürlich erwartet der Kunde, dass das Produkt eben als markant erkannt werden sollte und das ist sicherlich auch gut so. Aber das man auch als Kenner der Szene die einzelnen Modelle untereinander kaum noch unterscheiden kann, AUDI ist da ja noch schlimmer, entzieht sich meinem Verständnis. Die Mitbewerber aus dem Süddeutschen Raum und dem Ausland schaffen es doch auch: typisches Markengesicht und trotzdem erkennt man die einzelnen Baureihen in der Regel auf Anhieb 

Natürlich könnte man jetzt mit Understatement argumentieren, aber erstens war der TI auch klar als solcher zu erkennen und fiel kaum bei den negativen Schlagzeilen auf und zweitens wünschen sich einige Kunden genau diesen Charakter (z.B. PHAETON), aber die Mehrheit, was sich auch hier in den Rückmeldungen zeigt, wünschen sich die meisten Besitzer doch eine gewisse Eigenständigkeit 

Grüße von Stephan 

---

## Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. Januar 2013 um 09:51

### Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,

so insgesamt verstehe ich die Philosophie von VW beim Design nicht.

.....

.....

aber die Mehrheit, was sich auch hier in den Rückmeldungen zeigt, wünschen sich die meisten Besitzer doch eine gewisse Eigenständigkeit 😊👍

Grüße von Stephan 📷

Hallo,

eine differenzierte Eigenständigkeit führt doch auch zu einem Erkennungswert der Marke und in der Marke selbst.

Wer kann schon Zwillinge unterscheiden?

Da ich keinen T2 habe/fahre muß ich schon zweimal hinschauen um ihn vom Tiguan zu unterscheiden.

Zwischen Q7 und Q5 sieht es nicht anders an.

Da schaut man auch schon auf die Endrohre um dann evtl. den Q3 auszuschließen.

Hoffentlich ist diese Design-Philosophie nur eine kurze Übergangsphase.

Die Typenbezeichnungen kehren ja auch langsam zurück.

Vielleicht wegen dieser Design-Philosophie?

Gruß

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 26. Januar 2013 um 10:41**

Hi!

Es bezieht sich aber wirklich alles auf das Gesicht, ich kann in der Silhouette alle Fahrzeuge unterscheiden, da sie da doch sehr markant sind. Aber selbst ich als TII Eigner muss bei der Front genau hinschaun ( zumindest bei der Vorbeifahrt) um den TII und Tiguan zu unterscheiden, selbiges bei Audi.

Der Crossblue ist ja erstmal nur eine Studie und wird gegenüber dem Seriendesign noch viele Veränderungen erfahren. Gerade im Bereich Innenraum und Cockpit ( siehe einiger anderer

Studien aus dem VAG Konzern in der Vergangenheit) bestes Beispiel für mich Skoda Rapid ( als jung und innovativ angepriesen) mit einem super Studieninnenraum und dann ist in der Serie doch der Biedermann draus geworden. Obwohl ein sehr nettes Auto!

Ich denke das die Front und eventuell das Heck des Crossblue so am TII FL zu sehen sein wird, die Studie Tiguan Neumodell für 2014 zeigt es ja auch. Das Sitzkonzept gefällt mir so nicht, da es einem kleinem Kofferraum geschuldet ist (für mich als Daddy ein Nogo), außer der Wagen wächst in den Ausmaßen.


LG  
Manu

---

### **Beitrag von „Peter\_S“ vom 26. Januar 2013 um 21:27**

Von allen drei angesprochenen Wagen - TI, TII und der Studie - gefällt mir der TII immer noch am besten. Gerade das etwas feiner gestaltete Aussehen des TII gegenüber den beiden anderen und das Undstatement ist es, was mich an dem Wagen begeistert.

Zumal der TI nunmal mittlerweile veraltet ist. Er war aber auch zu aktuellen Zeiten nie auf meinem Zettel, er war mir zu nichtssagend und klobig. Einen TI hätte ich vermutlich nie gekauft - aber das ist ja ein sehr subjektives Empfinden und soll um Gottes Willen niemanden hier verletzen.

Wer Ecken und Kanten möchte, der möge über ein Mercedes G-Modell nachdenken... 

Gruss

Peter

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. Januar 2013 um 22:21**

[Zitat von Peter\\_S](#)

Von allen drei angesprochenen Wagen - TI, TII und der Studie - gefällt mir der TII immer noch am besten. Gerade das etwas feiner gestaltete Aussehen des TII gegenüber den beiden anderen und das Understatement ist es, was mich an dem Wagen begeistert. Zumal der TI nunmal mittlerweile veraltet ist. ....

Gruss

Peter

Moin,

das stimmt, der Ur-T ist ja schon sooooooooooooooooooooo alt.

.....und zum Understatement, das stimmt, der TII hat ja so viel Understatement, dass er ohne Terrain Tech nicht mal in´s Gelände kann.. Dafür sieht er aber auch aus wie ein Golf+; ähhhhhhhhhhh Tiguan natürlich.

Gruß

---

### **Beitrag von „Peter\_S“ vom 26. Januar 2013 um 23:02**

Nun, ist er ja auch. Das Konzept ist nun über 10 Jahre alt, und die Karren saufen genau so, wie es sich für einen UV-Dinosaurier typisch ist.

Die meisten fahren eh nicht ins "Gelände", sondern allenfalls über einen Feldweg, und dort braucht es keine Sperren. In 99% der Fälle sind die nur Ballast.

Es beißt keine Maus den Faden ab: Der neuere ist sicher auch der bessere, was den alten ja nicht unbedingt schlecht macht, mir persönlich, und daher schrieb ich daß es subjektiv ist, gefällt der alte eben nicht. Aber ich schreibe ja auch nicht daß das bei allen so sein muß, und ich schreibe - und das solltet Du auch tun - immer nur von meiner persönlichen Auffassung.

Jedem das Auto, das ihm gefällt!

Gruß

Peter

---



## Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 27. Januar 2013 um 01:52

### Zitat von dreyer-bande

Moin,

das stimmt, der Ur-T ist ja schon sooooooooooooooooooooo alt.

...der TII hat ja so viel Understatement, dass er ohne Terrain Tech nicht mal in's Gelände kann..

Gruß

Hi!

Da merkt man das du keine Ahnung hast! ( Ich mag dieses Forum und die nächste Aussage tut mir jetzt schon Leid, aber!) Wahrscheinlich bist neidisch weil du dir dir keinen TII leisten kannst. Ich habe bis jetzt alle Modelle gefahren und muss sagen das der TII dem TI im Gelände das Wasser reichen kann, wenn nicht sogar überlegen ist.

LG

Manu

PS: Das muss die Studie ersteinmal schaffen!

---


## Beitrag von „khclp“ vom 27. Januar 2013 um 04:20

### Zitat von T-Bone Shifter

Hi!

Da merkt man das du keine Ahnung hast! ( Ich mag dieses Forum und die nächste Aussage tut mir jetzt schon Leid, aber!) Wahrscheinlich bist neidisch weil du dir dir keinen TII leisten kannst.....

[OT]Ich kann's irgendwie garnicht abwarten, bis unser Hannes hier drau antwortet biggini: found or type unknow  
LG Kurt

 [/OT]


---

### **Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 27. Januar 2013 um 07:46**

Moin.

Fängt das schon wieder an?

Woher rührt dieses Intolleranz gegenüber persönlichen Einstellungen nur?


Jedem das Seine und gut ist... 


Gruß, Chris.

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. Januar 2013 um 09:11**

Hallo zusammen,

es wäre sehr schön, wenn wir hier beim Thema bleiben könnten - über Geschmack kann man bekanntlich nicht streiten, aber sicherlich in angemessenem und respektvollem Ton zu schreiben 

Hier ist genau der richtige Platz, um über das Design und Entwicklung für zukünftige Modelle vom VW Konzern zu diskutieren. Sicherlich kommt der ein oder andere Standpunkt auch bei entsprechender Abteilung in WOB an 

Grüße von Stephan 

---

### **Beitrag von „Peter\_S“ vom 27. Januar 2013 um 10:35**

 [Zitat von Chris\\_OneHander](#)

Moin.Fängt das schon wieder an?Woher rührt dieses Intolleranz gegenüber persönlichen Einstellungen nur?Jedem das Seine und gut ist...🙄Gruß, Chris.

Sag ich doch.Also, mir gefällt der neue nicht, weil er zu klobig erscheint. Und der TI ist ein gutes Auto. Und der TII auch. Gruß PeterPS: wieso kann ich keinen Zeilenumbruch mehr erzeugen?

---

### **Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 27. Januar 2013 um 10:52**

Eigentlich meinte ich T-Bone Shifter...solche Kommentare kann man sich sparen!

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 27. Januar 2013 um 11:18**

#### Zitat von Chris\_OneHander

Eigentlich meinte ich T-Bone Shifter...solche Kommentare kann man sich sparen!

[OT]Ich entschuldige mich in aller Form!Ich war gestern etwas gereizt , weil ich mir den ganzen Abend irgendwelche Autodiskussionen anhören musste, und dann kam die Aussage von Hannes hier dazu. Ich wollte niemanden persönlich angreifen. So gut nun und back to topic[/OT]

Fahrzeugstudien sind ja eigentlich immer dazu da um zu zeigen was technisch machbar ist und um zu sehen wie der geneigte Käufer darauf reagiert. Alles Wünsche können nie berücksichtigt werden, es wird immer der Breitenwunsch erfüllt. Was mich interessiert ob die gesamte Lichttechnik auf LED basieren wird.

LG  
Manu

---

### **Beitrag von „Peter\_S“ vom 27. Januar 2013 um 13:39**

[Zitat von Chris\\_OneHander](#)

Eigentlich meinte ich T-Bone Shifter...solche Kommentare kann man sich sparen!

Na, er wird es schon nicht so gemeint haben. Beim Geschmack kochen die Emotionen schnell hoch, schäumen über und fallen danach auch wieder zusammen. Ich bin sicher, er hat Dich trotzdem lieb...

Gruß Peter

PS: Der Zeilenumbruch funzt immer noch nicht - in anderen Foren habe ich das Problem nicht!

---

**Beitrag von „juma“ vom 27. Januar 2013 um 13:44**

[OT]Servus,

[Zitat von Peter\\_S](#)

[...]PS: Der Zeilenumbruch funzt immer noch nicht - in anderen Foren habe ich das Problem nicht!

habe ich auch manchmal. Leere mal den Cache des browsers.

Mit was gehst du ins Forum?[/OT]

---

**Beitrag von „Peter\_S“ vom 27. Januar 2013 um 13:46**

iPad/Safari....

Neu gestartet und alles geleert, nun scheint es zu gehen. Beitrag kann entfernt werden...

---

**Beitrag von „dreyer-bande“ vom 28. Januar 2013 um 13:23**

### [Zitat von khclp](#)

[OT]Ich kann's irgendwie garnicht abwarten, bis unser Hannes hier drau antwortet

:biggrin:

LG Kurt



[/OT]

[OT]Anbetracht der vermuteten monetären Probleme und da ich vermutlich keine Ahnung habe, wie ich der beginnenden Altersarmut engehe, habe ich mir zunächst einmal die [Kugel](#) gegeben.  
[/OT]

---

## Beitrag von „khclp“ vom 28. Januar 2013 um 13:42

### [Zitat von dreyer-bande](#)

[OT]Anbetracht der vermuteten monetären Probleme und da ich vermutlich keine Ahnung habe, wie ich der beginnenden Altersarmut engehe, habe ich mir zunächst einmal die [Kugel](#) gegeben. [/OT]

[OT]Ich hab's kommen sehen :biggrin:

Hau noch schnell eine hinterher denn leider kann ich dir auch kein Geld borgen um wenigstens ein Problem zu loesen 😞

RUHE SANFT 🙏

LG Kurt



[/OT]

## Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. April 2013 um 19:35

**Wolfsburg / Shanghai, 19. April 2013** - Volkswagen bietet auf der Shanghai Auto 2013 mit der Weltpremiere des CrossBlue Coupés einen spektakulären Ausblick in die Zukunft und damit in eine neue SUV-Design-Ära. Klaus Bischoff, Designchef von Volkswagen: „Das überproportional wachsende SUV-Segment gibt uns Designern die Chance zu einer noch

stärkeren Diversifizierung der Modelle. Mit dem CrossBlue Coupé zeigen wir, welches Potenzial in der Volkswagen Design-DNA steckt. Diese Studie wird zweifellos Einfluss auf zukünftige SUV-Modelle haben.“ Der Chefdesigner weiter: „Das CrossBlue Coupé lebt von einem harmonischen Dreiklang: robust im Auftritt, sportlich in den Proportionen und von zurückhaltender Eleganz in der Skulptur und den Linien.“ Oliver Stefani, im Team von Klaus Bischoff der leitende Designer des Projekts, ergänzt: „Ein Highlight ist die Frontgestaltung des CrossBlue Coupés. Das etablierte Thema der horizontalen Linien als Markensignatur wird durch die vollständige Integration der Scheinwerfer perfektioniert. Markante Chromakzente im unteren Bereich betonen den SUV-Charakter des CrossBlue Coupés und korrespondieren intuitiv wahrnehmbar mit dem oberen Grill.“

Dynamik eines Sportwagens. Das CrossBlue Coupé wird von einem ebenso sparsamen wie sportlichen Plug-In-Hybridsystem angetrieben. Dabei arbeitet ein V6-Turbo-Benzindirekteinspritzer (TSI) mit zwei Elektromotoren zusammen; die maximale Systemleistung erreicht bis zu 305 kW / 415 PS. Wird dieses Leistungspotenzial abgerufen, avanciert das SUV zum Sportwagen: Die Studie ist in 5,9 Sekunden 100 km/h schnell; ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 236 km/h.

Sparsamkeit eines Kleinwagens. Trotz dieser beachtlichen Dynamik kommt das CrossBlue Coupé auf einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,0 l/100 km (im neuen europäischen Fahrzyklus / NEFZ). Selbst im hybridischen Verbrauchsmodus (Teilzyklus mit entladener Batterie und reinem TSI-Antrieb) begnügt sich das fast 4,9 Meter lange SUV mit 6,9 l/100 km; dieser Wert erlaubt eine theoretische Reichweite von rund 1.190 Kilometern (bei 80 Litern Tankinhalt) zwischen zwei Tankstopps.

Zero Emission in der Stadt. Über eine Distanz von bis zu 33 Kilometern kann das CrossBlue Coupé rein elektrisch und damit ohne jegliche Emissionen gefahren werden (mit maximal 120 km/h). Um diese besonders umweltfreundliche Antriebsart in urbanen Gebieten gezielt zu nutzen, lässt sich der reine Elektroantrieb auch per Knopfdruck aktivieren. Die auf der Basis des neuen Modularen Querbaukastens (MQB) konzipierte Studie ließe sich als Serienfahrzeug alternativ auch mit konventionellen Antriebssystemen (Vier- und Sechszylindermotoren) für verschiedenste Kraftstoffe (Benzin, Diesel, CNG) darstellen.

Komfort eines Oberklasse-SUV. Der mit fünf komfortablen Sitzplätzen und einem je nach Konfiguration bis zu 1.101 Liter großen Kofferraum ausgestattete Volkswagen gehört technisch wie optisch zur SUV-Avantgarde. Dank elektronischem Stabilisierungsprogramm, einem auf Fahrdynamik und Sicherheit ausgelegten Allradantrieb mit elektrischer Kardanwelle und bis zu zehn Airbags präsentiert sich das CrossBlue Coupé zudem als einer der sichersten Geländewagen weltweit.

Scharfe Proportionen. Das CrossBlue Coupé ist exakt 4.889 mm lang. Für die Breite ergeben sich 2.015 mm; hoch ist das SUV nur 1.679 mm. Zusammen mit den sehr großen Spurweiten (vorn 1.709 mm, hinten 1.726 mm), dem in Relation zur Außenlänge außergewöhnlich langen

Radstand von 2.980 mm und den eigens für die Studie entworfenen 22-Zoll-Leichtmetallfelgen (Reifen: 285/40) entstehen so Proportionen, durch die das CrossBlue Coupé sehr flach, sehr breit, sehr gestreckt und damit ausgesprochen souverän wirkt.

Sportliche Silhouette. Die Studie besitzt eine ebenso lange wie breite Motorhaube mit eingearbeiteten Luftöffnungen, eine ebenfalls langgestreckte Dachlinie (mit integriertem Dachkantenspoiler) und, wie skizziert, einen sehr kurzen vorderen Überhang. Stilistisch prägnant sind darüber hinaus eine ganze Reihe neuer Designmerkmale. Zum einen ist das SUV mit einer sehr flach gestellten A-Säule und einer – im Design-Jargon – sehr „schnellen“, also betont schrägen C-Säule ausgestattet. Diese C-Säule gleicht einem gespannten Bogen, der einen Pfeil nach vorn schießt. Zum anderen gibt es, stilisiert betrachtet, auch den Pfeil: und zwar in Form der komplett neu gestalteten Charakterlinie. Die Designer haben hier zwei Linien miteinander kombiniert. Die erste Linie startet dominant im oberen Bereich der Rückleuchten und verläuft exakt auf der Höhe der Türgriffe; die zweite Linie hat ihren Ausgangspunkt unterhalb der Rückleuchten und endet im vorderen Kotflügel. Der Raum zwischen beiden Linien verjüngt sich nach vorn hin und endet unterhalb der A-Säule in einem verchromten stilisierten Luftauslass. Diese sehr präzisen Linien erzeugen in der Silhouette eine ganz eigene Dynamik und senken signifikant den optischen Schwerpunkt des in „CrossOrange Metallic“ lackierten SUV. Der Lack weist eine besondere Tiefe auf, die über spezielle Pigmentteilchen („Colored Aluminium“) erreicht wird.

Fast wie ein Spiegelbild der doppelten Charakterlinie wirkt die oberhalb der Seitenschweller integrierte Chromapplikation in den Türen; hier eingearbeitet ist wiederum ein Element in „Anthrazit“, das farblich unter anderem mit dem unteren Bereich der Seitenschweller und den Radlauf-Verkleidungen korrespondiert.

Komplett neu gestaltet haben die Volkswagen Designer auch die 22-Zoll-Leichtmetallfelgen des CrossBlue Coupés. In poliertem Aluminium gearbeitet, weisen sie fünf v-förmige Doppelspeichen auf, deren innerer Bereich jeweils matt ausgeführt ist. In der Felgenmitte bildet das runde VW-Zeichen zusammen mit fünf in Wagenfarbe lackierten Spangen ein weiteres Designmerkmal.

Trotz der dynamisch konzipierten Silhouette kommt auch bei diesem Volkswagen die Alltagstauglichkeit nicht zu kurz. Beispiele dafür sind die weit öffnenden Türen, die einen optimalen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Hierzu addiert sich die Tatsache, dass die Türen bis weit nach unten in den Schwellerbereich verlängert wurden; dies verbessert ebenfalls die Ein- und Ausstiegssituation; zudem bleiben die Schweller und damit auch die Kleidung so stets sauber.

Homogen in das Design des CrossBlue Coupés integriert wurden die Schnittstellen zum Kraftstofftank und zur Batterie. Auf der rechten Fahrzeugseite befindet sich wie bei Volkswagen üblich unter einem entsprechenden Deckel der Einfüllstutzen für den Kraftstofftank. Symmetrisch auf der linken Seite angeordnet wurde die Abdeckung der Steckdosen. Hier gibt

es den Anschluss zum Laden der Hochvoltbatterie und eine weitere Steckdose zum Anschluss elektrischer Geräte; dank dieser Schnittstelle (16 A, 230 V) wird das CrossBlue Coupé bei Bedarf zum Notstromaggregat.

Frontpartie mit 3D-Grafik. Ein wichtiges Element der Volkswagen Design-DNA ist die Dominanz horizontaler Linien. Die Frontpartie des neuen CrossBlue Coupé folgt par excellence dieser DNA – gleichwohl wurde auch dieser Bereich komplett neu designt. Da Volkswagen hier die Lichtarchitektur konsequent in die Gestaltung integrierte, ergibt sich für die gesamte Frontpartie ein neuer Aufbau. Als wesentliche Elemente bestimmen die freistehenden LED-Scheinwerfer, eine LED-Lichtsignatur und die Kühlergrillverkleidung das Design der Frontpartie.

Die Kühlergrillverkleidung – bestehend aus zwei polierten Aluminiumstreben und dem VW-Zeichen – erstreckt sich als ein 3D-Element bis in die Frontscheinwerfer. Die obere Strebe bildet dabei in ihrer seitlichen Fortführung das Tagfahrlicht und damit eine Lichtsignatur, die wie Augenbrauen wirken und dem CrossBlue Coupé so ein ganz eigenes Charisma verleihen. Die untere Querstrebe indes erstreckt sich als reines Aluminiumelement unter den freistehenden LED-Scheinwerfern bis in die Kotflügel hinein. Umschlossen wird die gesamte Kühlergrillmaske durch einen hochglänzend schwarzen Rahmen.

Unterhalb des in „CrossOrange“ lackierten Stoßfängerbereichs findet die Linienführung der LED-Lichtsignatur ihre Fortführung; hier begrenzen die Linien des LED-Fahrlichts die seitlichen Lufteinlässe sowie den zentralen Motorlufteinlass – die LED-Elemente zeichnen dabei die dreidimensionale Körperkanten mit Licht nach. Den Abschluss der Frontpartie bildet ein Unterfahrschutz.

Exklusive Heckpartie. Analog zur Frontpartie führten die Designer die LED-Rückleuchten in einer 3D-Grafik und mit Aluminiumelementen aus: Der obere Bereich der Rückleuchten erstreckt sich von der Heckklappenmitte bis hinein in die Kotflügel respektive die Charakterlinie; man erkennt so auch im Heck das seitliche Thema, das sich bis in die Leuchten erstreckt. Als Abgrenzung folgt dann ein Aluminiumstreifen, unter dem jeweils zwei weitere Leuchtelemente integriert sind.

In Edelstahl gehalten sind die prägnanten Abgasendrohre; integriert wurden sie in eine unten quer angeordnete Verkleidung aus poliertem Aluminium. Daran schließt sich als Karosserieabschluss ein robuster anthrazitfarbener Bereich an, in den analog zur Frontpartie wiederum ein aus Edelstahl gefertigter Unterfahrschutz eingearbeitet wurde. Die anthrazitfarbenen Karosserieabschlusselemente bilden zusammen mit den im gleichen Farbton ausgeführten Radlaufverkleidungen ein um den gesamten Wagen laufendes Stilmerkmal. Praktisch: Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch.

Urbanes Ambiente einer Lounge. Das elegante und klare Interieur des fünfsitzigen CrossBlue Coupés wird besonders durch die horizontal ausgerichtete Instrumententafel geprägt, die sich wie ein Flügel seitlich bis in die Türverkleidungen erstreckt. Die dominierenden Materialien sind dabei ein samtweiches Nappaleder in den zwei Farbtönen „Anthrazit Perl“ und „Asphalto“,



Chromoberflächen (in der Draufsicht poliert, in den Fasen jedoch matt sandgestrahlt), dunkles Aluminium sowie naturbelassene und ohne chemische Zusätze aufgebaute Holz-Applikationen. Integriert wurde im Interieur zudem eine in zwei Farben (je nach Fahrmodus) einstellbare Ambientebeleuchtung, die im Hauptmodus mit dem „CrossOrange“ der Außenlackierung korrespondiert. Im Zusammenspiel der Formen, Farben und Materialien entsteht die für ein SUV typisch maskuline Anmutung, gleichzeitig aber eine urbane Atmosphäre mit Lounge-Charakter.

Ganz oben wird die Instrumententafel durch das Leder in „Anthrazit Perl“ mit dunklen Kontrastnähten eingefasst. In der nächsten Ebene folgt aus dunklem Aluminium eine Querspange, in die das Cockpitinstrument (12,3 Zoll-Display), die Luftausströmer und das zentrale Info-Display (10,1 Zoll) integriert sind. Mittig in diesen Bereich eingearbeitet ist ein filigraner Chromstreifen; ebenfalls in Chrom eingefasst sind die Luftausströmer und die Displays.

In der nächsten Ebene haben die Designer – aus einem Stück Fichte – als fertigungstechnisches Kunstwerk eine anthrazitfarbene Holzapplikation eingearbeitet, die sich sowohl zu den Seiten als auch über die Mittelkonsole erstreckt; die Maserung dieses offenporigen 3D-Furniers folgt exakt den Formen der Instrumententafel. Darunter schließt sich ein in hellerem Nappaleder („Asphalto“) ausgeführter Bereich an. Zwischen Holz und Leder verläuft in einem schmalen Streifen sowohl im Bereich der Instrumententafel und Mittelkonsole als auch in den Türverkleidungen die Ambientebeleuchtung; das leuchtende Band wirkt dabei in den dunklen Oberflächen wie ein Magmastrom, der sich durch ein Vulkangestein schlängelt. In einem dunklen Alcantara (Farbton „Graphit“) ausgekleidet sind die Dachsäulen und der Dachhimmel.

Fünf komfortable Sitzplätze. Komplett im edlen Nappaleder gearbeitet ist auch die Sitzanlage. Das atmungsaktive Naturmaterial zeichnet sich durch eine besonders angenehme Haptik aus; dank eines leichten Perleffekts zeigen die Lederoberflächen einen edlen Schimmer. Die einzelnen Segmente der Sitze sind farblich entweder im dunklen „Anthrazit Perl“ oder im kontrastierenden „Asphalto“ ausgeführt. Durch die Schattierung der Farbtöne wird die maskuline Formgestaltung der Sitze optisch unterstrichen. Quer angelegte Reversnähte in den Sitzen sowie eine weitere Reversnaht in der Armauflage zwischen Fahrer- und Beifahrersitz sind edle Merkmale einer manufakturartigen Fertigung. Die hintere Sitzbank (drei Sitzplätze, außen in einer Einzelsitz-Optik) ist 1/3 zu 2/3 teil- und klappbar und kann in der Länge verschoben werden.

Das Auto erwacht zum Leben. Ein Statement für sich ist die Art und Weise, wie Volkswagen die Technologien der Neuzeit in die edle Materialwelt aus Aluminium, Holz und Leder integriert. Sobald sich die Fahrertür öffnet, werden die Displays und die Beleuchtung der Bedienelemente „zum Leben erweckt“. Nach dem Betätigen der Taste „Engine“ (Start) fahren die Bedienelemente der Klima- und Scheinwerfersteuerung augenblicklich aus der Ruheposition hoch; synchron erfolgt nun der komplette Aufbau der Bildschirmdarstellungen. Parallel wird zudem die Ambientebeleuchtung aktiviert.

Form und Funktion im Einklang. Alle wesentlichen Tasten im Innenraum (bis auf den Warnblinkschalter) sind als Softtouchschalter ausgeführt – sie ähneln in ihrer Haptik einem Touchscreen. In der obersten Ebene auf der Mittelkonsole befinden sich die Tasten für die Sitzheizung und Lüftungskonfiguration sowie der Warnblinkschalter. Darunter fahren nach dem Aktivieren der Zündung wie skizziert die drei Drehregler für die Klimatisierung (vier Zonen-Klimaautomatik) heraus. Der linke und rechte Regler steuert die Temperatur, der mittlere das Gebläse; die eingestellte Temperatur respektive die Gebläsestufe wird direkt im Regler angezeigt.

In der nächsten Ebene rechts neben dem Schaltknauf sind übersichtlich die Tasten für die einzelnen Betriebsmodi und die ESC-Deaktivierung (etwa bei Fahrten im Tiefschnee) angeordnet: „Sport“ und „Eco“, „Offroad“ und „ESC Off“, „Charge“ und „EV“ (elektrisches Fahren). Im Hinblick auf eine optimale Ergonomie und Übersicht steigt die Schalttafel in diesem Bereich auf der Fahrerseite später und in einem steileren Winkel an, als auf der Beifahrerseite.

Kürzeste Betätigungswege kennzeichnet die Bedienung des 6-Gang-DSG. Der weit links auf der Schalttafel angeordnete Wählhebel wurde mit einer neuen by wire gesteuerten Schaltlogik ausgestattet: Er befindet sich – ähnlich wie ein Joystick – permanent in einer zentralen Mittelposition; per kurzem Kick werden die klassischen Stufen „D“, „R“ und „N“ aktiviert; in die Stellung „P“ schaltet man mit einem separaten Taster, der ergonomisch in den Wählhebel integriert ist. Rechts vom Schalthebel und damit intuitiv erreichbar wurde die Start-Stop-Taste („Engine“) integriert.

Infotainment-Touchscreen. Zentral in der Mittelkonsole befindet sich der 10,1 Zoll große Infotainment-Touchscreen mit Annäherungssensorik. Über den großen Touchscreen werden nicht nur sämtliche Infotainment-Funktionen gesteuert, sondern ebenfalls der Status des Hybridsystems abgerufen. Je nach Fahrmodus verändert sich auch hier die Art der Darstellung. Beispiel Navigation: Im Modus „Sport“ werden in der 3D-Kartendarstellung Gebäude „verdrängt“, sie senken sich ab, um so bei schneller Fahrt eine übersichtlichere und ruhigere Grafik zu erhalten. Dagegen ergibt sich im Modus „Eco“ eine animierte 3D-Darstellung, in der sich die Gebäude am Horizont nach oben wölben; wer den Science-Fiction-Film „Inception“ gesehen hat, kennt den Effekt.

Programmierbares Kombiinstrument. Das Kombiinstrument (12,3 Zoll groß) ist im Hinblick auf die „Hardware“ analog, sprich: mit zwei klassischen Rundinstrumenten („Tuben“) angelegt, „softwareseitig“ aber komplett digital und damit frei programmierbar aufgebaut. Deshalb bietet es unterschiedlichste Funktionen und Anzeigen. Ein Beispiel: Das CrossBlue Coupé kann in den fünf Antriebsmodi „Eco“, „Sport“, „Offroad“, „EV“ und „Charge“ gefahren werden. Die Auswahlwähler für diese Fahrmodi befinden sich zentral in der frei schwebend anmutenden Mittelkonsole rechts vom Schalthebel. Im Modus „Eco“ sind die spezifischen Inhalte in „Orange“ animiert, im dynamischen Modus „Sport“ wechselt die Leitfarbe dagegen auf „Rot“; stets in „Weiß“ gehalten sind die Basis-Skalen und -Zahlen.

In Abhängigkeit der Modi „Eco“ und „Sport“ ändert sich auch die Art der präzise und klar angezeigten Informationen. Im Modus „Eco“ werden im linken Rundinstrument unter anderem das Powermeter und der Batteriestatus dargestellt. Das rechte Instrument übernimmt indes die Tachofunktion und Tankanzeige. Mittig – in beiden Modi identisch – sind Funktionen wie die Ganganzeige, Reichweiten, Kompass, Wetter, Uhr und im Navigationsmodus die verbleibende Entfernung zum Ziel abrufbar. Zudem können Details zum aktuellen Umfeld (Points of Interest [POI] oder der Standort von Freunden) abgerufen werden. Im Modus „Sport“ zeigt das linke Rundinstrument unter anderem den Drehzahlmesser samt zentraler Anzeige des Drehmoments und Batteriestaus sowie „reduziert“ das Powermeter.

iPad in den Kopfstützen. Damit auch die Gäste im Fond in den vollen Genuss des Audio-, Video- und Online-Programms kommen, wurde in die Kopfstützen der ersten Sitzreihe jeweils ein mobiles iPad-Mini als Monitor integriert. Ein Dynaudio-Soundsystem sorgt indes für eine kristallklare Klangwelt.

Raum zum Laden. Hinter der zweiten Sitzreihe erschließt sich ein 537 Liter großer Kofferraum (bis zur Unterkante der Seitenfenster beladen; mit integriertem Reserverad). Ist statt des Reserverades ein Tire-Mobility-Set an Bord, steigt das Volumen auf 609 Liter. Wird die zweite Sitzreihe umgeklappt, erhöht sich das Ladevolumen auf beachtliche 1.101 Liter (1.029 Liter mit Reserverad).

MQB als Hightech-Verbund. Das CrossBlue Coupé basiert technisch auf dem neuen Modularen Querbaukasten (MQB) der Volkswagen AG. Innerhalb des MQB gibt es über Baureihen und Marken hinweg einheitliche Parameter wie etwa die Einbaulage aller Motoren. Darüber hinaus weist das Baukastensystem variable Parameter auf, durch die verschiedensten Modelle optimal und individuell entwickelt werden können. Dazu gehören zum Beispiel der Radstand (CrossBlue Coupé: 2.980 mm), die Spurbreiten und die Radgrößen. Alle neuen Modelle des MQB sind so konzipiert, dass sie neben den klassischen Antriebsarten (Otto- und Dieselmotoren) immer auch als Erdgas-, Hybrid- oder E-Modell gebaut werden können.

V6-TSI und E-Motor als effiziente Allianz. Bei der nun in Shanghai vorgestellten Studie verschmelzen die MQB-Vorder- und Vierlenker-Hinterachse, die elektromechanische MQB-Lenkung, der 220 kW / 299 PS starke V6 TSI der Motorenbaureihe EA390 und ein automatisch schaltendes 6-Gang-DSG (DQ 400 E) mit den Elektrokomponenten. Dazu gehören die Lithium-Ionen-Batterie im Mitteltunnel sowie die vordere E-Maschine mit 40 kW und die hintere mit 85 kW.

Minimaler Verbrauch. Aufgrund seiner Kombination aus wegweisender Sparsamkeit und anspruchsvollster Fahrdynamik entstand mit dem bis zu 236 km/h schnellen CrossBlue Coupé ein SUV der ebenso effizienten wie sportlichen Art. Dank eines der innovativsten Plug-In-Hybridssysteme (V6 TSI + zwei E-Motoren + Doppelkupplungsgetriebe + elektrische Kardanwelle) hat Volkswagen für das allradgetriebene SUV wie skizziert eine Verbrauchsprognose von 3,0 l/100 km nach der europäischen ECE-Norm R101 für Elektrohybrid-

Fahrzeuge ermittelt.

Maximale Dynamik. Trotz der großen Effizienz kennzeichnet das 305 kW starke CrossBlue Coupé eine dynamische Antriebscharakteristik; den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt das SUV in extrem kurzen 5,9 Sekunden. Sein V6 TSI entwickelt bereits ab 1.800 U/min ein Drehmomentmaximum von 500 Newtonmetern. Kraftvoll setzen sich auch die elektrischen Motoren in Szene. An Bord des CrossBlue Coupés steuern die beiden E-Maschinen 180 Newtonmeter (vorn) und 270 Newtonmeter (hinten) zu. Beim Boosten – dem vollen Leistungseinsatz aller Motoren – steht im Antriebssystem ein Gesamtdrehmoment von bis zu 700 Newtonmetern zur Verfügung.

Wann immer es geht, Null Emissionen. Das CrossBlue Coupé kann in den fünf Betriebsmodi „Eco“, „Sport“, „Offroad“, „EV“ und „Charge“ gefahren werden. Standardmäßig startet der Volkswagen im klassischen Hybridmodus „Eco“ – die Antriebssysteme werden hier automatisch optimal genutzt; so oft wie möglich sorgen dabei die Elektromotoren für Vortrieb. Per Tastendruck kann der Fahrer zudem in den Sportmodus wechseln; in diesem Fall nutzt der Wagen die maximale Leistung des Gesamtsystems. Darüber gibt es wie skizziert den Offroad-Modus (permanenter Allradantrieb), den EV-Modus (emissionsfreies Fahren) und den Charge-Modus (Batterieladen).

EV-Modus. Dank seiner Lithium-Ionen-Batterie ist das CrossBlue Coupé über eine Distanz von bis zu 33 Kilometern rein elektrisch unterwegs; die Höchstgeschwindigkeit wird in diesem Fall auf 120 km/h reduziert. Im EV-Modus sorgt allein der 85 kW starke E-Motor der Hinterachse für Vortrieb. Beim rein elektrischen Fahren wird der V6 TSI durch das Öffnen der Kupplung vom Antriebsstrang getrennt und abgeschaltet. Sobald der TSI aufgrund des Ladezustands der Batterie oder anderer Parameter wieder eingebunden werden soll, koppelt er sich ruckfrei und binnen Sekundenbruchteilen erneut in den Antriebsstrang ein.

Batterie im Mitteltunnel. Beim rein elektrischen Fahren werden die E-Motoren über eine aus acht Modulen bestehende Lithium-Ionen-Batterie mit Energie versorgt. Die Batterie hat einen Energiegehalt von 9,9 kWh und befindet sich im Mitteltunnel. Eine im Spannungsbereich von 375 Volt arbeitende und im vorderen Motorraum integrierte Leistungselektronik managt den Hochvoltenergiefluss von und zur Batterie beziehungsweise zu den Elektromotoren. Das Bordnetz wird indes über einen DC/DC-Wandler mit der notwendigen 12-Volt-Spannung versorgt. Raumeinschränkungen im Interieur durch das elektrische Antriebssystem gibt es nicht. Aufgeladen wird die Batterie entweder über externe Stromquellen (230-Volt-Anschluss) oder während der Fahrt.

Laden auf Knopfdruck. Der Fahrer kann bewusst (über eine weitere Taste in der Mittelkonsole) in den Charge-Modus wechseln. Dabei wird die Batterie via Benzinmotor während der Fahrt aufgeladen, um am späteren Zielort mit ausreichend elektrischer Energie im Stadtbereich emissionsfrei unterwegs sein zu können. Darüber hinaus gibt es verschiedene Betriebsmodi, sich die je nach Fahrsituation automatisch einstellen:

Segeln. Sobald der Fahrer vom „Gas“ geht und die Batterie ausreichend geladen ist, werden alle Motoren abgeschaltet und vom Antriebsstrang entkoppelt. In diesem Fall ist vom „Segeln“ die Rede. Hierbei werden ebenfalls keine Emissionen erzeugt.

Rekuperationsmodus. Geht der Fahrer vom Gas respektive bremst, ohne dass die Batterie ausreichend geladen ist, arbeiten beide Elektromotoren als Generatoren und speisen die beim Bremsen gewonnene Energie in den Lithium-Ionen-Akku ein. Der TSI ist auch in diesem Fall abgeschaltet und abgekoppelt.

Boosten. Wenn es besonders sportlich vorangehen soll, bilden die E-Motoren eine Allianz mit dem TSI. Dieser Zusammenschluss der Kräfte wird als „Boosten“ bezeichnet. Das CrossBlue Coupé wird dabei über alle vier Räder angetrieben.

Offroad mit elektrischer Kardanwelle. Ebenfalls alle vier Räder sind im Spiel, sobald der Fahrer bewusst den Offroad-Modus aktiviert (auch hier über eine Taste in der Mittelkonsole). In diesem Fall und bei niedriger Batterieladung fungiert der nun via V6 TSI mit Energie versorgte vordere Elektromotor allein als Generator und damit als Stromquelle für sein Pendant an der Hinterachse. Da die Energie zum Antrieb der Hinterachse by wire und nicht mechanisch fließt, ist von einer elektrischen Kardanwelle die Rede. Aufgrund der Tatsache, dass der TSI im Offroad-Modus über den vorderen E-Motor den hinteren antreibt, funktioniert der Allradantrieb auch bei niedrigem Ladestand der Batterie.

Fahren mit dem TSI. Sorgt allein der Benziner für Vortrieb, ist das CrossBlue Coupé ein reiner Fronttriebler. Dabei gilt: Dank der effizienten Technologie des mit einem Turbolader ausgestatteten Sechszylinder-Direkteinspritzers ist die Studie auch jetzt noch sehr sparsam. Wie effizient der V6 TSI arbeitet, zeigt der sogenannte hybridische Kraftstoffverbrauch im entsprechenden Teil-Zyklus der europäischen Norm ECE-R101, bei dem das CrossBlue Coupé mit vollständig entladener Batterie fährt und damit praktisch allein vom TSI-Motor angetrieben wird. Hier ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von sehr guten 6,9 l/100 km.

---

## **Beitrag von „Michael67“ vom 25. April 2013 um 02:09**

Hallo TF´s

Capatan Future läßt Grüßen.

Was ich nicht verstehe:Peugeot hat einen Hybrid mit Diesel?Und Diesen gibt es in Serie?

Dieser wird jetzt erweitert mit eiem sogenannten

[h=2]hydraulischem Hybrid für Pkw[/h]das,wie ich finde mehr Zukunft hat als rein elektronischer Hybrid.

Aber schau mal

---

### Beitrag von „Panda“ vom 30. April 2013 um 12:32

Hallo Tf's

Ich melde mich dann schon mal für die erste Testfahrt im BÖSEN WOLF, oder ähnlichem Gelände an. 🙌🙌

Bin gespannt wie der danach glänzt. 😄

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Juli 2014 um 18:45

**Chattanooga, den 14.07.2014** - Der Volkswagen Konzern baut im Rahmen seiner Strategie 2018 sein industrielles Engagement in den USA weiter aus. Der Board of Directors der Volkswagen Group of America hat beschlossen, die Produktion des neuen Midsize-SUV an den Standort Chattanooga in Tennessee zu vergeben. Das Unternehmen wird insgesamt rund 900 Mio. US-Dollar (643 Mio. Euro) zur Produktion eines neu entwickelten, geräumigen Geländewagens investieren und damit 2.000 zusätzliche Arbeitsplätze in den USA schaffen. In Tennessee allein werden rund 600 Mio. US-Dollar (432 Mio. Euro) investiert.

„Die Vereinigten Staaten von Amerika sind und bleiben einer der wichtigsten Märkte für Volkswagen. In den vergangenen Jahren haben wir dort bereits eine Menge erreicht. Jetzt starten wir die zweite Phase der Volkswagen-Offensive in den USA: Mit dem Midsize-SUV, dem Ausbau des Standortes Chattanooga und dem neuen Entwicklungszentrum rücken wir die Wünsche der US-Kunden in den Fokus. Das ist nicht zuletzt auch ein starkes Signal für den Industrie- und Automobilstandort USA. Die Marke Volkswagen wird in Amerika weiter auf Angriff spielen“, sagte Prof. Dr. Martin Winterkorn, der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen Aktiengesellschaft, in Wolfsburg.

„Mit dem in Chattanooga gebauten Midsize-SUV wird es uns gelingen, die Wünsche unserer Händler zu erfüllen, neue Kunden in unsere Showrooms zu bringen und zusätzliches Wachstum für die Marke zu generieren“, sagte Michael Horn, Präsident und CEO der Volkswagen Group of America. „Der richtige Zeitpunkt ist gekommen, um mit einem Weltklasse-Produkt von Volkswagen in das wachsende Fahrzeugsegment einzusteigen“.

Neben den Investitionen in den Bau des neuen Fahrzeuges wird der Standort Chattanooga um ein neues und eigenständiges Nationales Entwicklungs- und Planungszentrum zur

Projektsteuerung für den nordamerikanischen Markt erweitert. Ziel ist es, die Kundenwünsche vor Ort und damit noch schneller in den bestehenden und künftigen Fahrzeugen umzusetzen. Rund 200 qualifizierte Ingenieure werden dadurch den Standort Chattanooga verstärken. Die Entscheidung ist ein weiterer Teil des Investitionsprogramms, das das Unternehmen in Nordamerika aufgelegt hat. Der Volkswagen Konzern investiert von 2014 bis 2018 insgesamt mehr als sieben Mrd. US-Dollar in den USA und Mexiko. Das Ziel der Marke Volkswagen ist es, 800.000 Fahrzeuge in den USA bis 2018 auszuliefern.

„Der heutige Tag ist nicht nur ein großartiger Tag für die Stadt Chattanooga und den Landkreis Hamilton County. Ich möchte mich bei Volkswagen vielmehr für die große langfristige Investition in unseren Bundesstaat bedanken“, sagte Tennessee's Gouverneur Bill Haslam. „Wegen des großen Multiplikatoren-Effekts in der Automobilindustrie gehen die Auswirkungen der Ankündigung weit über die 2000 neuen Volkswagen Arbeitsplätze hinaus. Durch die zusätzliche Produktionslinie und das neue Nationale Entwicklungs- und Planungszentrum geht das klare Signal aus, dass Tennessee auf den globalen Märkten mit jedem konkurrieren kann.“

Christian Koch, CEO and Chairman Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, erklärte: „Wir sind stolz, das neue Midsize-SUV bauen zu dürfen. Das ist eine ausgezeichnete Nachricht für das Werk und ein großer Vertrauensbeweis an die gesamte Mannschaft, die hier jeden Tag einen tollen Job macht und hochwertige Autos baut.“

In Chattanooga wird das neue Fahrzeug in die bestehenden Fabrikstrukturen integriert. Vorhandene Flächen in der Fertigung werden für den Ausbau des Midsize-SUV genutzt, in Teilbereichen des Standortes wird eine Fläche von insgesamt 50.000 Quadratmetern an die bereits bestehenden Produktionshallen angebaut. Das auf der Studie CrossBlue basierende Modell wurde speziell für den nordamerikanischen Markt entwickelt. Erstmals wurde die Studie auf der North American International Auto Show 2013 in Detroit gezeigt.

Weiterhin teilte Volkswagen am heutigen Montag mit, dass der Vorsitzende des Konzernbetriebsrats von Volkswagen, Bernd Osterloh, in das Board of Directors der Volkswagen Group of America einziehen wird. „Wir freuen uns, dass Herr Osterloh sich bereit erklärt hat, künftig intensiv die USA-Strategie mitzugestalten. Dabei wird er auch die Sicht der Arbeitnehmer einbringen. Dies entspricht der Mitbestimmungskultur bei Volkswagen, die einer unserer wesentlichen Erfolgsfaktoren ist“, erklärte Prof. Winterkorn.

Osterloh betonte: "Uns ist es wichtig, dass unsere Kolleginnen und Kollegen in den USA wissen, dass wir uns auch über den Standort und die Beschäftigung in Chattanooga Gedanken machen. Auf meine Tätigkeit im Board freue ich mich, ich werde mich dort für die Interessen der Volkswagen-Beschäftigten in Chattanooga einsetzen. Der nordamerikanische Markt bietet große Chancen, die wir aus meiner Sicht in der Vergangenheit nicht konsequent genug genutzt haben. Mit der heutigen Entscheidung das Midsize-SUV in den USA zu fertigen, gehen wir einen wichtigen Schritt voran".