

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.

[ATR72_1200.jpg](#)

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.

[PK_1200.jpg](#)

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 Passstraßen 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 Schlapfen 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.

[Halle_1200.jpg RL315_1_1200.jpg](#)

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.

[Navi_1200.jpg](#)

Navigationsansicht des Discover Premium, hier am Flughafen Salzburg.

[Snack_1200.jpg](#)

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.

[DP KV 1200.jpg](#)

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!

[Navi2 1200.jpg](#)

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.

[NV_1200.jpg](#)

"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.

[KSB_1200.jpg](#) [KSB_LL_1200.jpg](#) [KSB_7P_1200.jpg](#)

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

[GuS 1200.jpg](#) [Heck 1200.jpg](#) [RLF 1200.jpg](#)

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. "FIIIEP" 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.

[PS_1200.jpg](#) [Braga_1200.jpg](#)

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

[Front_1200.jpg](#) [S_1200.jpg](#)

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 Sperren 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 Sperren 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 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.

[SB_1200.jpg](#) [VS2_1200.jpg](#) [VS1_1200.jpg](#) [Furt_1200.jpg](#)

Weiter über Pässestraßen

(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.

[EAWS_1200.jpg](#) [ARL_1200.jpg](#)

eAWS-Modul und Allradlenkung

Bein 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 Toaureg 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.

[RLW_1.jpg Lobby_1200.jpg](#)

Hotelloobby mit Touareg R-Line und ausgestellten technischen Komponenten

[MSD_B900.jpg Hotel_1_1200.jpg](#)

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 😊

[IQ_1200.jpg](#) [SWD_1200.jpg](#) [Color_1200.jpg](#) [Rede_1200.jpg](#)

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.

[Night 1 1200.jpg](#) [Hotel 2 1200.jpg](#)

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.

[3303_1_1200.jpg](#)

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 Schwätzerie 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 Prospektdateien 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 Gewichtsoptimierung.
- + 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.

[AW 1200.jpg](#) [RB 1200.jpg](#)

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 Bremsscheiben.

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!

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Juni 2018 um 09:45

Hallo ihr beiden,

vielen Dank für diesen sehr aussagekräftigen Bericht. Da könnten sich einige Auto Journalisten mal eine "Scheibe abschneiden" 🙌👍

Grüße von Stephan 🙌

Beitrag von „Arndt“ vom 18. Juni 2018 um 11:01

Zitat von Sittingbull

Hallo ihr beiden,

vielen Dank für diesen sehr aussagekräftigen Bericht. Da könnten sich einige Auto Journalisten mal eine "Scheibe abschneiden" 🙌👍

Grüße von Stephan 🙌

Stephan,

jeder Teilnehmer an solch einer Veranstaltung bekommt umfangreiches Pressematerial von VW zur Verfügung gestellt. Da ist es halt einfacher das alles abzuschreiben und sich keine Arbeit zu machen. Deshalb sind ja 80% der Berichte gleich.

Teilweise wird es direkt auf einem Stick zur Verfügung gestellt.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Juni 2018 um 16:17

Zitat von Arndt

jeder Teilnehmer an solch einer Veranstaltung bekommt umfangreiches Pressematerial von VW zur Verfügung gestellt. Da ist es halt einfacher das alles abzuschreiben und sich keine Arbeit zu machen. Deshalb sind ja 80% der Berichte gleich.

Hallo Arndt,

ja, so ist es. Ich war ja auch schon auf diversen solchen Veranstaltungen und gerade deswegen kann ich eure Arbeit gut einschätzen 🙌

Grüße von Stephan 🙌

Beitrag von „Lollo050968“ vom 19. Juni 2018 um 00:09

Hallo Arndt, Hallo Robert,
vielen Dank für den tollen und detaillierten Bericht.
Ich bin schon wieder ein wenig „angefixt“, und ziehe
einen neuen Dicken durchaus wieder in Betracht.

LG
Lollo

Beitrag von „Stolberger“ vom 21. Juni 2018 um 12:59

Hallo zusammen,

habe mir den neuen Touareg angeschaut und muß sagen geilen Teil aber...

Der Preis ist mehr als happig und beim Konfigurieren ist mir aufgefallen das VW ganz geschickt die Extras so verknüpft hat, das manche Sachen die vielleicht 1000€ Aufpreis kosten, nur in Verbindung mit zusätzlichen Extras zu bekommen sind und dann 3500€ auf der Rechnung stehen.

Die Konfiguration die ich zusammengestellt habe, kam am Ende auf 97000€.🤔 Bei aller Liebe es ist immer noch ein VW.

Werde mal sobald er im Laden steht mir ein Angebot machen lassen. Mich interessiert vor allen Dingen wie die Eintausch Konditionen sind.😞 Was ich für meinen Dicken BJ 2012, 245PS und 96000km noch bekomme. Der damalige NP lag bei 81000€.

Gruß
Stolberger

Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Juni 2018 um 15:58

[Zitat von Stolberger](#)

[...] Werde mal sobald er im Laden steht mir ein Angebot machen lassen. [...]

Hallo zusammen,

das tut er ab morgen 😄

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „coala“ vom 21. Juni 2018 um 17:45

Zitat von Stolberger

[...] Die Konfiguration die ich zusammengestellt habe, kam am Ende auf 97000€.🤖 Bei aller Liebe es ist immer noch ein VW. [...]

Servus!

Ja, die Preise sind ambitioniert, ich liege mit meiner Konfi/Bestellung bei rund 105k, der Vorgänger war da mit rund 91k Liste ein wahres Schnäppchen, das sind immerhin 14 Riesen Unterschied 🤖. Aber neu dabei sind:

- Allradlenkung
- Nachtsichtassistent
- Head-up-Display
- Beheizte Frontscheibe + Wärmeschutzbeschichtung
- Sitze mit Klimatisierung und Massagefunktion
- Memory Premium statt nur Memory Fahrerseitig
- 24 Pferde und 20 Nm mehr an Bord
- LED-Matrixlicht "IQ.Light" (deutlich bessere Performance als das jetzige Premium-Xenon und etliche Zusatzfunktionen)
- Vernünftiges Abbiegelicht
- Blinker in LED und animiert
- 15" + 12" HD-Displays "Innovision Cockpit"
- Größere und breitere Räder
- Fest verbaute SIM für die mobilen Dienste
- Standheizung- und Lüftung
- Dynaudio mit Subwoofer
- Satz 285er Winterräder auf 20" Felge

- Die Fahrassistenzsysteme haben zugelegt (Kreuzungsassistent, Einparkassi, Baustellenassi, Notfallhalt bei "totem" Fahrer, prädiktiver Tempomat)
- Das Fahrzeug ist insgesamt größer geworden
- Es wurde noch mehr Leichtbau betrieben - das kostet
- Das Fahrzeug ist nochmals leiser

Dafür fiel (bei mir) weg:

- AHK
- 4-Zonen-Klima
- Terrain Tech - nur noch abgespeckte Version als "Offroad-Paket" verfügbar und bestellt

Dass es das alles nicht geschenkt gibt, das sollte klar sein. Keiner von uns will sich ja freiwillig "verschlechtern" beim nächsten Fahrzeug und so ist man halt immer versucht, noch dies und jenes haben zu wollen - und steht dann am Ende fassungslos vor der Endsumme 😊 .

Die Argumentation "es ist immer noch ein VW" zieht nicht, denn auch VW wird uns die - nun absolut mit anderen Premium-Fahrzeugen gleichauf oder teils sogar besseren - Sonderausstattungen nicht schenken. Ganz egal, ob da nun ein VW Label drauf pappt oder eines von Audi, Porsche oder Mercedes.

Für mich zählt als Gewerbetreibender aber nur eines, und das ist die monatliche Leasingrate. Und die liegt - Achtung - nur 5(!) Euro über der des jetzigen Fahrzeugs. Die aktuellen Angebote (Pre-Sale) sind topp und in der Klasse werden nun mal die weitaus meisten Fahrzeuge geleast, frag mal deinen Händler nach dem Verhältnis Kauf/Finanzierung vs. Leasing ;). Niemals täte ich das unkalkulierbare Risiko eines eigenen Verkaufs eingehen, weil dir keiner sagen kann, wie sich die Restwerte in x Jahren entwickeln. Das lohnt sich nur, wenn man das Auto wirklich länger fährt, bis der in den ersten Jahren immense Wertverlust sich langsam glättet. Dann wiederum wird es aber langsam gefährlich mit Reparaturrisiken, insbesondere bei einem derart hochtechnisiert ausgestatteten Fahrzeug, wo sich die Werkstätten jeden Handgriff und teils langwierige Fehlersuchen in Gold aufwiegen lassen.

Daher mein Tenor: Drei Jahre leasen inkl. Garantieanschlussverlängerung für's dritte Jahr = 100% kalkulierbare Kosten und man bleibt vor bösen Überraschungen verschont.

Das soll jetzt aber kein Feldzug für Leasing sein (das Thema wurde bereits mehrfach in Bezug auf alle Vor- und Nachteile ausgiebig diskutiert), nur meine eigene Sichtweise und ein kleiner Hinweis darauf, dass es ein Mehr an Ausstattung eben nicht für gleich viel oder gar weniger Geld geben wird. Nirgendwo.

Grüße
Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 21. Juni 2018 um 22:21

Hallo Arndt und Robert,

vielen Dank für den sehr guten Fahrbericht. Besonders hat mir gefallen, dass er sehr objektiv ausgefallen ist. Alle Vor- und Nachteile des TIII wurden dargestellt.

Eine Frage habe ich noch. Hat der TIII noch einen CD-Wechsler und wenn ja, befindet er sich dann wie beim 7P im Handschuhfach?

Vielen Dank und Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. Juni 2018 um 06:35

[Zitat von coala](#)

Die Argumentation "es ist immer noch ein VW" zieht nicht, denn auch VW wird uns die - nun absolut mit anderen Premium-Fahrzeugen gleichauf oder teils sogar besseren - Sonderausstattungen nicht schenken. Ganz egal, ob da nun ein VW Label drauf pappt oder eines von Audi, Porsche oder Mercedes.

Ich sah das bis jetzt immer als Vorteil, so fällt ein gewisser Neidkomplex weg, da VW noch immer bei vielen Leuten für ein Brot und Butter Auto steht. Dazu ist der Touareg in dieser Klasse noch immer der Wagen mit dem besten Preis/Leistungsverhältnis, nun warte ich nur noch auf einen Skoda auf dieser Plattform, der das toppen könnte... 😄

MfG

Hannes

Beitrag von „Immergewinner“ vom 22. Juni 2018 um 08:15

Bei meinem 7P Bj. 2010 und jetzt 131.000km haben sich im letzten Jahr so viele teure und üble Macken gezeigt, dass dieses Touareg garantiert mein allerletzter sein wird!

Selbst die Tatsache, dass mein Diesel nicht unter den Betrugsverdacht fällt, stimmt mich nicht anderes ein und aufgrund der rund 15.000 Kilometer pro Jahr wird es ein MB AMG 500 sein, dem ich meine Aufmerksamkeit schenke.

[Zitat von coala](#)

Servus!

Ja, die Preise sind ambitioniert, ich liege mit meiner Konfi/Bestellung bei rund 105k, der Vorgänger war da mit rund 91k Liste ein wahres Schnäppchen, das sind immerhin 14 Riesen Unterschied 🤖. Aber neu dabei sind:

[...]

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2018 um 12:08

[Zitat von Jörg71](#)

[...] Eine Frage habe ich noch. Hat der TIII noch einen CD-Wechsler und wenn ja, befindet er sich dann wie beim 7P im Handschuhfach? [...]

Servus Jörg,

beim 7P befand sich der (optionale) CD/DVD-Wechsler im Gepäckraum. Allerdings gab es beim RNS 850 im Handschuhfach (in der herunterklappbaren Einheit) ein CD- und DVD-Laufwerk. Beim Touareg III mit dem Discover Premium ist kein CD/DVD-Laufwerk vorhanden und auch TV-Empfang ist nicht mehr bestellbar.

Sie selbst...

[Discover Premium.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2018 um 19:17

Servus zusammen,

ich habe von VW auf meine diesbezüglichen Nachfragen zwischenzeitlich noch einige weitere, etwas intimere technische Informationen zum LED-Matrixlicht "IQ.Light bekommen", die ich euch natürlich nicht vorenthalten möchte. Alle folgenden Vergleiche beziehen sich gegebenenfalls auf den unmittelbaren Vorgänger, das Facelift 7P mit Premium-Xenon und Dynamic Light Assist.

- Bei der Farbtemperatur ist man auf 5.500 K hochgegangen, das soll vorteilhaft bei längeren Nachtfahrten sein.
- Der IQ.Light Scheinwerfer ist aktuell das fortschrittlichste System in der Marke Volkswagen und auch insgesamt eines der besten SW-System auf dem Markt in Bezug auf Licht-Performance und Funktionalität.
- Die Reichweite im sogenannten Vollfernlicht beträgt 500(!) Meter. Das sind ca. 60% mehr als bisher gehabt.
- Das Kurvenlicht wird nun nicht mehr via Stellmotoren realisiert, sondern durch elektronisch durch dimmen, bzw. zu- und abschalten einzelner LEDs.
- Die dynamische Leuchtweitenregulierung erfolgt wie gehabt über Stellmotoren.
- Die LEDs sind auf Fahrzeuglebensdauer ausgelegt.
- Laserlicht wurde nicht realisiert, da auch mit dem neu entwickelten LED-Scheinwerfer eine immense Reichweite erzielt wurde, bei deutlich breiterer Ausleuchtung als mit Laser-Systemen. Ein größere Reichweite als die realisierten 500 Meter sieht man als wenig sinnvoll an, ebenfalls wäre der Mehrpreis erheblich. (Anm. von mir: Bei Mercedes rudert man ebenfalls wieder zurück in der Entwicklung in Richtung LED und nicht Laser)
- Durch die LED-Matrix können nun gleichzeitig mehrere Fahrzeuge ausgeblendet werden, angeblich bis zu sechs Objekte.
- Der reine Lichtoutput, also das was wirklich vorne raus, kommt beträgt pro Scheinwerfer ca. 1.280 lm im Abblendlicht und ca. 2.100 lm im Vollfernlicht.

Grüße
Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 22. Juni 2018 um 21:16

Hallo Robert,

vielen Dank für die Information.

Viele Grüße

Jörg

[Zitat von coala](#)

Servus Jörg,

beim 7P befand sich der (optionale) CD/DVD-Wechsler im Gepäckraum. Allerdings gab es beim RNS 850 im Handschuhfach (in der herunterklappbaren Einheit) ein CD- und DVD-Laufwerk. Beim Touareg III mit dem Discover Premium ist kein CD/DVD-Laufwerk vorhanden und auch TV-Empfang ist nicht mehr bestellbar.

Sie selbst...

[Discover Premium.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 15. Juli 2018 um 11:55

Servus zusammen,

kleines Update für euch:

- 1.) Die im Fahrbericht erwähnte und in den Testfahrzeugen verbaute aktive Wankstabilisierung "eAWS" ist nun bestellbar. Der Aufpreis gegenüber der normalen Luftfederung samt Allradlenkung beträgt EUR 3.050.
- 2.) Ebenso ab sofort bestellbar, der "kleine" V6 TDI mit 170 kW / 231 PS. Gegenüber der Version mit 210 kW / 286 PS beträgt der Minderpreis EUR 3.550 (Fahrzeug-Grundpreis = EUR 57.125).

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. Juli 2018 um 13:16

[Zitat von coala](#)

[...] 2.) Ebenso ab sofort bestellbar, der "kleine" V6 TDI mit 170 kW / 231 PS. Gegenüber der Version mit 210 kW / 286 PS beträgt der Minderpreis EUR 3.550 (Fahrzeug-Grundpreis = EUR 57.125).

Hallo zusammen,

da die Fahrzeuge ja immer leichter werden, müsste eigentlich der "kleine" V6 TDI reichen, um im Vergleich zu den Modellen der ersten und zweiten Baureihen ausreichend Leistung zu haben. Bin da schon mal auf eine Vergleichsfahrt gespannt 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „coala“ vom 15. Juli 2018 um 13:20

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo zusammen,

da die Fahrzeuge ja immer leichter werden, müsste eigentlich der "kleine" V6 TDI reichen, um im Vergleich zu den Modellen der ersten und zweiten Baureihen ausreichend Leistung zu haben [...]

Servus Stephan,

das kommt in der Tat ziemlich hin, der neue "Kleine" beschleunigt in 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der unmittelbare Vorgänger mit 286 PS benötigte dafür 7,3 s, bzw. 7,6 s mit "Terrain Tech" Paket.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. Juli 2018 um 14:08

Zitat von Sittingbull

da die Fahrzeuge ja immer leichter werden, müsste eigentlich der "kleine" V6 TDI reichen, um im Vergleich zu den Modellen der ersten und zweiten Baureihen ausreichend Leistung zu haben.

Das denke ich auch, der V6 TDI im T1 hatte ja zuerst auch "nur" 225PS, und den fand auch kaum jemand untermotorisiert. Ich bin erst gestern wieder mit meinem T1 gefahren und man merkt im Normalbetrieb nicht wirklich, dass der fast 40PS weniger hat als der T2.

MfG

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 15. Juli 2018 um 14:53

Hallo Stephan,

im Konfigurator steht, dass sowohl der 231 PS als auch der 286 PS Touareg die selbe Höchstgeschwindigkeit (235 km/h bzw. 238 km/h mit Luftfederung) haben. Kann das trotz des Leistungsplus von rund 25 % und dem stark verbesserten cw-Wert des Touareg III sein? Oder hat man die 286-Version zwecks Verbrauchsoptimierung oder aus welchen Gründen auch immer beim Topspeed absichtlich gedrosselt.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 15. Juli 2018 um 15:03

Servus Jörg,

die Infos im Konfigurator sind noch nicht vollständig und es gibt da noch ein paar kleinere Unstimmigkeiten. Die Höchstgeschwindigkeit beim kleineren Motor ist falsch angegeben, man wird hier im Bereich von etwa 220 km/h + liegen. Der TFSI mit 340 PS schafft dann (abgeregelt) 250 km/h, die Beschleunigung von 0 - 100 km/h wird sich nahe (minimal besser)

am TDI mit 286 PS orientieren 😊 Der TFSI soll übrigens eine sehr angenehme Motorisierung für den Touareg sein, da könnte sich das Warten für Diesel-Skeptiker lohnen, denn der Motor hat auch ein brauchbares Drehmoment.

Grüße
Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 15. Juli 2018 um 15:08

Hallo Robert,

vielen Dank für die Information.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 4. August 2018 um 20:20

Servus zusammen,

gestern habe ich nun auch mein bestelltes Fahrzeug übernehmen dürfen. Ich reiche hier deshalb noch ein paar Bilder nach, damit endlich auch ein schwarzes Fahrzeug zu sehen ist 😄

Das ist die R-Line Variante mit den klimatisierten Massagesitzen, Felge "Suzuka" 285/40R21, Luftfederung im Normalniveau, Innovision Cockpit, IQ.Light LED-Matrix-Scheinwerfer und die 286-PS-Motorisierung. Beim Blick in den Motorraum erkennt man auch die geänderte Luftansaugung (Stichwort Nässe im Luftfilter beim Vorgänger), das sind die beiden flachen Kanäle zwischen Motorabdeckung und Kühlergrill.

Ich werde noch meine persönlichen Eindrücke schildern, aber erst einmal ein paar Tage ins Land gehen lassen, um mehr Kilometer im Alltag sammeln zu können.

Vorab zum Serienfahrzeug: Das Auto ist unglaublich leise, die Wankbewegungen der Karosserie sind deutlich verringert zum Vorgänger. Fehlalarme der Fahrassistenzsysteme (so wie bei einem der Testfahrzeuge) sind bislang ausgeblieben, die Bedienung des "Discover Premium" erscheint mir noch etwas flüssiger und die Zoomfunktion mit zwei Fingern in der Navi-Karte

funktioniert hier auch. Schön auch, dass aus "Auto-Hold" nun völlig ruckfrei angefahren werden kann und endlich auch wieder der Berganfahrassistent anders rum funktioniert, nämlich wenn man rückwärts den Berg hochfährt 😄 Ach ja: Wer sich demnächst eine neue Sonnenbrille kaufen will und das Head-Up-Display gebucht hat, der möge eine ohne polarisierten Gläser nehmen - mit Polarisationsglas sieht man nämlich fast nichts. Schade, das hat BMW besser gelöst.

Erfreulich: Das Fach in der Mittelkonsole unter der klappbaren (nun leider einteiligen und auch nicht mehr verschiebbaren) Armauflage hat nun wieder eine Beleuchtung spendiert bekommen 🍷

[DSC 4406 2400 2.jpg](#) [DSC 4429 2400 2.jpg](#) [DSC 4447 2400.jpg](#) [DSC 4448 2400.jpg](#)
[DSC 4456 2400.jpg](#) [DSC 4416 2400.jpg](#) [DSC 4457 2400.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 4. August 2018 um 22:08

Hallo Robert,

allzeit gute Fahrt und viel Freude mit dem Schwarzen 🍷

Grüße von Stephan 🍷

Beitrag von „Arndt“ vom 4. August 2018 um 22:32

Geiles Auto. Sogar die Nummerschilder sind schwarz. 🍷

Allzeit gute und knitterfreie Fahrt, Robert.

Beitrag von „Lollo050968“ vom 5. August 2018 um 12:24

Sehr schönes Auto Robert.
Unfallfreie Fahrt und handbreit Luft unter dem Getriebe.

Wenn doch der Hybrid kommen würde.

LG

Lollo

Beitrag von „juma“ vom 5. August 2018 um 14:22

Servus,

[Zitat von coala](#)

[...]Das Fach in der Mittelkonsole unter der klappbaren (nun leider einteiligen und auch nicht mehr verschiebbaren) Armauflage [...]

back to the roots...wie im ersten Teil  big grin: found or type unknown

Beitrag von „coala“ vom 17. August 2018 um 12:48

Servus zusammen,

danke für eure guten Wünsche 😊. Mittlerweile habe ich etwas über 1.000 km mit dem Neuen in zwei Wochen abgespult und konnte damit auch "richtige" Erfahrungen sammeln im Alltag. Namentlich solche, welche solche sich erst dann wirklich ergeben, wenn man auch öfter die bereits bekannten Strecken fährt, das Fahrzeug in der täglichen Routine einsetzt und damit dann einen Vergleich zum Vorgänger ziehen kann. Das ist doch schon nochmal ganz was anderes, als zwei Tage Testfahrten mit wechselndem Fahrer auf unbekanntem Strecken oder gar nur eine Probefahrt beim Händler!

Wie versprochen werde ich deshalb auch noch einen Erfahrungsbericht nachreichen, samt Bildern und Co., der eben auf einem tatsächlichen Serienfahrzeug basiert und einen besseren direkten Vergleich zum Vorgänger mit sämtlichem Pro und Kontra enthält.

Da bei es bei meinem Fahrzeug noch ein paar "Baustellen" gibt, welche ab Montag beim Händler in Bearbeitung gehen werden, möchte ich aber fairerweise noch die jeweiligen Ergebnisse abwarten, ob und in welcher Weise bereits Lösungen für einige Ungereimtheiten vorliegen. Auch bekomme ich vom freundlichen Freundlichen einen Touareg III als Ersatzfahrzeug, so dass man dann ganz gut beurteilen wird können, ob das ein oder andere Zipperlein "Serienstand" ist oder einfach eine individuelle Sache.

Eine Tankfüllung habe ich bereits durch, warte aber - neben den anderen Sachen - noch eine weitere Vollbetankung ab, um belastbare Aussagen zum Verbrauch machen zu können. Der Trend ist aber jetzt schon klar: Der Neue ist sparsamer geworden ;).

Mehr dann so in gut einer Woche... 🗨️

Grüße
Robert

P.S.: Ein paar Dinge, die ich mir anders wünschen würde, sind jetzt schon im neuen Thema "Verbesserungsvorschläge für den Touareg III" zu finden: [KLICK](#) Hier bitte eure Wünsche und Vorschläge zum Touareg III posten.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 17. August 2018 um 13:10

[Zitat von coala](#)

Mehr dann so in gut einer Woche...

Hallo Robert,

darauf bin ich schon sehr gespannt 🗨️👍

Grüße von Stephan 🗨️

Beitrag von „Druparde“ vom 18. August 2018 um 18:38

Hallo zusammen,

ich bin ein Neuling, habe gestern einen neuen Dicken bestellt. Zunächst euer Bericht war der beste, den ich bisher gelesen habe.

Frage (ich kann die Konfiguration noch ändern): lohnt sich das IQ Licht wirklich? Mit obligatorische Waschanlage über 2Tsd und Privat Budget ist begrenzt.

Schön wäre eine Art Ranking der SA . Klar, subjektiv aber für mich hilfreich.
VG Uli

Beitrag von „coala“ vom 18. August 2018 um 22:02

Servus Uli,

IQ.Light lohnt sich, idealerweise in Kombi mit Night Vision (Nachtsichtassistent). Entbehrlich m.E. ist der Wankausgleich bei halbwegs normaler Fahrweise. Ich kann da ehrlich gesagt keinen signifikanten Unterschied im Alltagsbetrieb zwischen mit und ohne erkennen, weder in Kurven noch beim Komfort. Zumindest nicht als Fahrer, auf den Rücksitzen soll das angeblich besser spürbar sein. Zweifellos bringen die entkoppelbaren Stabis aber Vorteile im Geländebetrieb, die Verschränkung ist sichtlich besser.

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 18. August 2018 um 22:52

Ich würde den Erwerb vom IQLight vom eigenen Fahrprofil abhängig machen. Wenn Du viele Überlandstrecken fährst, dann lohnt sich das auf jeden Fall. In der Stadt oder beleuchteten Autobahnen hat man keinen nennenswerten Vorteil.

Die entkoppelbaren Stabis (der Begriff ist ja eigentlich falsch, da die neueste Generation ja immer entkoppelt ist und nur bei Kurvenfahrten einkoppelt) bringen hauptsächlich einen besseren Federungskomfort, da in Geradeausfahrt keine Verbindung der einzelnen Radaufhängungen mehr besteht.

Beitrag von „coala“ vom 18. August 2018 um 23:44

[Zitat von Arndt](#)

[...] Die entkoppelbaren Stabis (der Begriff ist ja eigentlich falsch, da die neueste Generation ja immer entkoppelt ist und nur bei Kurvenfahrten einkoppelt) bringen hauptsächlich einen besseren Federungskomfort, da in Geradeausfahrt keine Verbindung der einzelnen Radaufhängungen mehr besteht.

Der Begriff passt schon, da im Offroad-Modus eben stets permanent entkoppelt. Den vorgeblichen Komfortgewinn auf der Straße kann ich aktuell überhaupt nicht nachvollziehen. Im Gegenteil bringt das mehr gefühltes Geschaukel um die Längsachse. Hatte das vor langen Jahren an der HA schon an meinem früheren Patrol, auch da - trotz Hinweis im Manual „mehr Komfort auf sehr schlechten Straßen“ - nur mehr Getorkel wie ein betrunkenen Seemann. Theorie und Praxis mal wieder...

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. Oktober 2018 um 13:04

[Zitat von coala](#)

[...] Bei einer Verbaurate von zuletzt ca. 4% des Terrain Tech Paketes scheint sich der Markt auch in diese Richtung zu bewegen [...]

Hallo zusammen,

irgendwie bin ich in den letzten Wochen ein wenig irritiert, warum man bei VW meint, die Kundschaft verlangt echte Features zum Fahren abseits befestigter Straßen nicht mehr und die Mitbewerber rüsten ihre neuen Fahrzeuge (wie z.B. MB GLE und BMW X5) mit ebensolchen Paketen als Option aus ...

Eine Stärke (Geländefähigkeit) der ersten beiden Baureihen entwickelt sich jetzt vielleicht zu einer Schwäche gegenüber den Konkurrenten 🤔

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Druparde“ vom 2. Oktober 2018 um 13:34

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo zusammen,

irgendwie bin ich in den letzten Wochen ein wenig irritiert, warum man bei VW meint, die Kundschaft verlangt echte Features zum Fahren abseits befestigter Straßen nicht mehr und die Mitbewerber rüsten ihre neuen Fahrzeuge (wie z.B. MB GLE und BMW X5) mit ebensolchen Paketen als Option aus ...

Eine Stärke (Geländefähigkeit) der ersten beiden Baureihen entwickelt sich jetzt vielleicht zu einer Schwäche gegenüber den Konkurrenten 🤔

Grüße von Stephan 🤖

Nee, Stephan, das insgesamt tolle Auto mit Premium Anspruch bleibt doch deutlich hinter BMW, Audi und MB zurück, wenn es um die Wertigkeit der verbauten Teile im Innenraum geht. DAS kostet Absatz

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Oktober 2018 um 15:52

[Zitat von Sittingbull](#)

irgendwie bin ich in den letzten Wochen ein wenig irritiert, warum man bei VW meint, die Kundschaft verlangt echte Features zum Fahren abseits befestigter Straßen nicht mehr und die Mitbewerber rüsten ihre neuen Fahrzeuge (wie z.B. MB GLE und BMW X5) mit ebensolchen Paketen als Option aus ...

Hallo Stephan,

das stimmt zwar für Mercedes (wobei so ein Paket bis jetzt in allen Versionen der M-Klasse bzw. zuletzt auch in der letzten GLE-Klasse verfügbar war), allerdings bietet BMW hier kein echtes Offroadpaket an. Der Allrad als Hang-On-Variante mit einer Kupplung ist dem Zentraldiff des

aktuellen Toauregs im Gelände unterlegen, allerdings hat man wohl eine Hinterachssperre im Angebot (soweit ich das bis jetzt mitbekommen habe ist das ein Torque-Vectoring-System, das auch als Sperre funktioniert) und eine Luftfederung für alle Räder (allerdings mit weniger Bodenfreiheit als im Toaureg).

Ich finde es allerdings auch schade, da es ja auch für den TIII ein Verteilergetriebe mit Untersetzung und Sperre fertig entwickelt gab...

MfG

Hannes

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 3. Oktober 2018 um 10:58

Hallo..

Das Fahrzeug von Robert ist wunderschön ! Gratulation !

[Hannes:](#)

Die VTG werden wohl bald komplett verschwinden...vielleicht überlebt der alte G die Geschichte noch, danach ist sicher Schluss, in jedem neuen >6 Gang ATM ist die Abstufung so gering dass man damit stundenlang herum murksen kann ohne wirklich etwas kaputt zu machen.

Und ganz ehrlich wenn man jetzt Roberts Fahrzeug ansieht - damit fährt man doch wirklich nicht mehr die LKS oder sonst was - wenn du dieses Fahrzeug vom Leasing zurückgibst (was ja fast immer der Fall ist) und die feinen VW'ler bekommen mit das damit jemals irgendwo im Gelände aufgesessen wurde dann wirst du dies finanziell fast sicher nicht überleben.

Wenn man wirklich mit einem Touareg ins Gelände will dann kann man sich doch einen 1 er für 5000 € kaufen und herumwühlen - nach dem Urlaub zurückgeben oder verschrotten - ist allemal billiger wie ein "kleiner" Schaden am neuen Fahrzeug....

@Stephan:

Keine Sorgen - nur weil die anderen irgendwelche Programme mit "Drehschaltern" vorwählen können und damit herumspielen und dabei echt nicht wissen was sie gerade machen kommt ein X5 und andere auch nicht weiter - die Regelsysteme sind sicher nicht schlechter wie andere auch - dafür aber mit saftigem Aufpreis für nichts! . Die reglementierenden Faktoren sind: Reifen, Verschränkung, Bodenfreiheit, Böschungswinkel.....

Schöne Grüße
Manfred

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. Oktober 2018 um 11:24

[Zitat von vailbeavercreek](#)

[Hannes:](#)

Die VTG werden wohl bald komplett verschwinden...vielleicht überlebt der alte G die Geschichte noch, danach ist sicher Schluss, in jedem neuen >6 Gang ATM ist die Abstufung so gering dass man damit stundenlang herum murksen kann ohne wirklich etwas kaputt zu machen.

Hallo Manfred,

die nächsten 10 Jahre wird hier zumindest nichts verschwinden, es wird wohl in gewissen Bereichen eine elektrische Hinterachse bzw. Vorderachse geben, aber im SUV-Bereich sieht die Lage (noch) ganz anders aus. Vor allem im schweren Anhängerbetrieb kommt man mit einem solchen elektrischen System mehr als an die Grenzen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 3. Oktober 2018 um 11:54

Hallo liebe Touaregfreunde,

da Offroad - Paket beim neuen X5 enthält keine Getriebeuntersetzung. M.E. ist es daher nicht dem TerrainTech-Paket des 7P vergleichbar. Der hatte nur mit TerrainTech eine Steigfähigkeit von 100%. Zwischen Differenzial über Bremseingriff und klassischem Sperrdifferenzial dürfte in der Praxis nicht der große Unterschied bestehen, ausser dass das erstere zu höheren Bremsenverschleiss führt. Ich finde es auch schade, dass es das TerrainTech-Paket nun nicht mehr gibt. Aber wenigstens haben wir im neuen Touareg immer noch einen richtigen

permanenten Allradantrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial. Und ausser beim GLE dürfe der Touareg III deshalb und aufgrund der größeren Bodenfreiheit (bis auf den Q7) den meisten anderen SUV's überlegen sein.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Sittingbull“ vom 3. Oktober 2018 um 17:28

Hallo zusammen,

um es noch mal auf den Punkt zu bringen: mir geht es nicht um jedes technische Detail, sondern darum, dass VW der Meinung ist, dass der Touareg Fahrer möchte diese Feature nicht mehr und die Konkurrenz, welche Jahre lang solche Dinge auch nicht optional angeboten haben, stehen diese jetzt in deren Liste ... 🙄

Grüße von Stephan 🐼

Beitrag von „Arndt“ vom 3. Oktober 2018 um 19:20

Da gab es vor einigen Jahren mal einen Userbericht in der SZ, in dem stand sinngemäß drin, dass die meisten Touaregeigner das Fahrzeug eh nur nutzen um in der Stadt zu cruisen und dieses Feature absolut nicht gebrauchen würden. Ich gehe mal davon aus, dass VW aufgrund dieses Hinweises und den Verbaupoten unterhalb von 3% einfach wirtschaftlich entschieden hat und das alt bekannte Terrain Tech deshalb nicht mehr offeriert.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. Oktober 2018 um 19:26

[Zitat von Sittingbull](#)

sondern darum, dass VW der Meinung ist, dass der Touareg Fahrer möchte diese Feature nicht mehr und die Konkurrenz, welche Jahre lang solche Dinge auch nicht optional angeboten haben, stehen diese jetzt in deren Liste ... 🙄

Servus Stephan,

wenn du nun auf BMW hinzielst, dann machen die nicht wirklich Konkurrenz zum ehemaligen Terrain Tech Paket, sondern zum aktuellen Offroad-Paket im T3, BMW bietet ja keine Untersetzung und auch kein Zentraldiff an, von daher sind die Offroad-Features nur per Software gesteuert. Um weiterhin richtige Geländefähigkeiten haben zu wollen bleibt leider nur der Weg zu Mercedes, Land Rover oder Jeep. Oder man kauft sich ein Amarok mit Untersetzung und Hinterachssperre, dieser Allrad ist aber auf der Straße nicht wirklich brauchbar.

MfG

Hannes

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 3. Oktober 2018 um 22:59

[Zitat von Hannes H.](#)

die nächsten 10 Jahre wird hier zumindest nichts verschwinden,

Servus Hannes...

Jupp du hast recht - ich meinte natürlich das VTG MIT Untersetzung....!!

SG

Manfred

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 3. Oktober 2018 um 23:12

[Zitat von Sittingbull](#)

um es noch mal auf den Punkt zu bringen: mir geht es nicht um jedes technische Detail, sondern darum, dass VW der Meinung ist, der Touareg Fahrer möchte diese Feature nicht mehr und die Konkurrenz, welche Jahre lang solche Dinge auch nicht optional angeboten haben, stehen diese jetzt in deren Liste ... 🙄

Wenn ich mir mit einem 100 T€ Fahrzeug vor jeder Situation selbst Gedanken machen muss was ich alles ein und ausschalten muss dann stimmt doch auch was nicht oder ?

Die meisten Auto Fahrer der heutigen Zeit sind mit der Technik in allen möglichen Varianten doch komplett überfordert und hoffen die Karre doch ein ohne sich zu blamieren vom Fleck zu bekommen...

Vor 5 Jahren musste jeder die Launch Control haben und jeder mit einem 40 PS Kleinwagen kam schneller vom Fleck wie der Launch Controller bis er alle Knöpfchen gedrückt hatte und sich dann in Bewegung setzen durfte...

Fahr mal mit einem Landrover 5 mal die gleiche Stelle mit jedem dieser Programme viel ändert sich da wirklich nicht und im Schnee ist es völlig wurscht da geht es mit allen dieser Regelsysteme in den Graben !

Wen im Neuen nur 10 % weniger Funktionen vorhanden sind dann ist es doch ein Vorschrift und eine Entlastung des Fahrers...

Schönen Abend
Manfred

Beitrag von „Fisch“ vom 4. Oktober 2018 um 09:16

[Zitat von Hannes H.](#)

Oder man kauft sich ein Amarok mit Untersetzung und Hinterachssperre, dieser Allrad ist aber auf der Straße nicht wirklich brauchbar.

Auch dort wirst Du seit dem Wegfall des 2-Liter-4-Zylinder nicht mehr fündig. Den ausschließlich noch verfügbaren V6 TDI gibt es nur noch mit 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatik. Hinzuwählen kannst nur noch die Sperre aber keine Untersetzung mehr.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Oktober 2018 um 09:20

Zitat von Fisch

Den ausschließlich noch verfügbaren V6 TDI gibt es nur noch mit 6-Gang-Schaltgetriebe oder 8-Gang-Automatik. Hinzuwählen kannst nur noch die Sperre aber keine Untersetzung mehr.

Hallo Mike,

doch in Verbindung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe gibt es zuschaltbaren Allrad mit Untersetzungsstufe. Dann ist allerdings die Vorder- und die Hinterachse starr miteinander verbunden, das eignet den Allrad dann nicht mehr für den Straßeneinsatz.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sittingbull“ vom 5. Oktober 2018 um 14:32

Zitat von Hannes H.

wenn du nun auf BMW hinzielst, dann machen die nicht wirklich Konkurrenz zum ehemaligen Terrain Tech Paket, sondern zum aktuellen Offroad-Paket im T3, BMW bietet ja keine Untersetzung und auch kein Zentraldiff an, von daher sind die Offroad-Features nur per Software gesteuert. Um weiterhin richtige Geländefähigkeiten haben zu wollen bleibt leider nur der Weg zu Mercedes, Land Rover oder Jeep. [...]

Hallo zusammen,

ich würde schon sagen, dass die entsprechenden Abteilungen bei MB und BMW anscheinend die Wünsche ihrer Kunden anders als VW einschätzen - oder warum werden in den aktuellen Modellen jetzt Offroad-Pakete beim GLE bzw. X5 zusätzlich angeboten? Und dass das nicht nur Show ist, zeigt der Testbericht zum Münchner in der am kommenden Dienstag erscheinenden Ausgabe der "OffRoad". Ich zitiere: *"Natürlich ist der X5 kein Geländewagen mit zweistufigem Verteilergetriebe. Die Regelelektronik bringt ihn offroad dennoch deutlich weiter, als vor allem SUV-Spektiker glauben mögen. [...] Ein weiteres Indiz, dass BMW das Thema Offroad ernst nimmt, ist die Tatsache, dass ab sofort AT-Reifen als offizielles M-Performance-Zubehör*

angeboten werden."

Ich bin schon jetzt auf den ersten Vergleichstest zwischen X5, GLE und Touareg, gerade im Gelände, gespannt 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Arndt“ vom 5. Oktober 2018 um 18:05

Für den Touareg3 gibt es doch auch wieder ein Terrain Paket, mit zusätzlichen, elektronischen Wahlprogrammen. Das ist nichts anderes als beim BMW.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Oktober 2018 um 08:54

[Zitat von Arndt](#)

Für den Touareg3 gibt es doch auch wieder ein Terrain Paket, mit zusätzlichen, elektronischen Wahlprogrammen. Das ist nichts anderes als beim BMW.

Hallo zusammen,

genau das meine ich. Bis vor kurzem: Touareg vor GLE vor X5 im Gelände, ab jetzt MB vor BMW und VW 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2018 um 10:22

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo zusammen,

genau das meine ich. Bis vor kurzem: Touareg vor GLE vor X5 im Gelände, ab jetzt MB vor BMW und VW 🙄

Grüße von Stephan 🙄

Servus Stephan,

so ganz verstehe ich das nicht 🙄 Du hast doch selber (und das schon 2014, wau!) gesagt, dass über 90% aller Käufer das eben *nicht* brauchen. Und nun führst du einen regelrechten entgegengesetzten Feldzug und wirst nicht müde, täglich über den Entfall dieses Features zu jammern.

[FONT=&]Auszug aus der SZ vom 16.09.2014: [...] *Der Touareg, der am 17. Oktober aufgefrischt zu den VW-Händlern rollt, zeigt auf einer Runde durch die Kiesgrube, dass er im Segment der als "Soft-Offroader" belächelten Luxus-SUVs einer der talentiertesten Kraxler ist. Zumindest dann, wenn grobstollige Reifen ihren Beitrag zu den Kletterkünsten leisten und das 2000 Euro teure "Terrain-Tech"-Paket installiert ist, das zwei Differenzialsperren und eine Geländeuntersetzung umfasst.*

[/FONT]

[FONT=&]Alles schön und gut, aber eigentlich völlig irrelevant. Denn wie Stephan Sittig, langjähriges Mitglied des Forums [Internationale Touareg-Freunde](#) schätzt, sehen weit mehr als 90 Prozent aller verkauften Touareg-Exemplare in ihrem Autoleben nicht einmal einen Feldweg. Und wenn, dann höchstens den, der zum Reitstall oder zum Weingut führt. [...]

Vor einiger Zeit eine längere Phase hartnäckig das gleiche Theater, dass doch der Range Rover Sport so toll ist und der Touareg ja so abgespeckt, das Leder schlecht und was sonst noch alles nicht passte. Trotzdem hast du dir wieder einen Touareg zugelegt und konfigurierst jetzt ja schon wieder an einem Nachfolger in Form des Touareg III rum - obwohl er eben keine richtigen Offroad-Eigenschaften mehr hat. Wieso willst du dir denn eigentlich ein Auto zulegen, das dir scheinbar nicht (mehr) passt? Wenn es bei BMW ab Werk "AT-Reifen" gibt und der - wieder mal laut einem deiner geliebten Tests - schon so wahnsinnig toll ist, ja warum nimmst du dann denn nicht den X5....? Oder noch besser den Mercedes GLE? Da gibt's sogar noch eine Getriebereduktion als Option. Irgendwie blicke ich da nicht durch, weil ich hole mir doch kein Auto, an dem ich dann laufend was auszusetzen habe, bzw. das ein für mich essentielles Feature nicht besitzt 🙄.

Nachdem beim Touareg zum Schluss die Bestellrate für das Terrain-Tech-Paket um die 4% lag, flog die Getriebereduktion eben mangels Nachfrage raus, obwohl es eigentlich über eine längere Phase der Entwicklungszeit noch als Option geplant und eigentlich auch schon fertig war. Leider gingen in der Entwicklungsphase des TG III aber kontinuierlich die Bestellzahlen für TT immer weiter runter, was letztlich dann zum Wegfall führte. Es müsste einleuchtend sein, dass auch VW mit spitzem Stift kalkuliert und Dinge, welche mehr Kosten als Erlös bringen oder zu unwirtschaftlich sind, dann eben nicht mehr anbietet. Dazu kam dann am Schluss noch die Abgasproblematik, welche für die TT-Version noch mehr Schwierigkeiten bereitet hätte. Der Touareg III ist - auch ohne das schwere und mit mehr Transmissionsverlusten behaftete - Untersetzungsgetriebe schon jetzt an der Grenze einer vernünftigen Fahrbarkeit um die Abgaswerte einzuhalten, weshalb der V6 TDI mit einer derart ausgeprägten Anfahrschwäche versehen ist, welche übrigens nicht nur aus dem Stand auftritt, dass es zu ko...n ist. Und genau darum habe ich dir auch zum Benziner geraten, auch wenn er zwei drei Liter mehr Sprit braucht.

Btw.: Zum Thema Motor- und Getriebecharakteristik (und ein paar anderen Dingen auch...) wird es von mir noch einen stark berichtigenden Nachtrag zum Fahrbericht geben, denn die Fahrzeuge, welche man uns da zum Test überlassen hat (als Serienstand wohlgemerkt!) haben mit dem Stand, der für die Kunden aktuell ausgeliefert wird, von der Motor- und Getriebeabstimmung nur wenig gemein. In stark negativer Hinsicht leider. Insofern sehe ich die nicht mehr vorhandene Getriebereduktion nach nun zwei Monaten Erfahrung mit dem Fahrzeug, in denen es eben keinerlei Updates oder Verbesserungen seitens VW für etliche recht nervige Probleme gab, noch als das weitaus kleinere Übel.

Ich stimme dir durchaus zu, dass es schön gewesen wäre, wenn es wieder ein richtiges Offroad-Paket gegeben hätte. Und auch ich hätte es wieder bestellt! Nur leider stehen wir da halt prozentual auf relativ verlorenem Posten, so dass weniger der Hersteller Schuld am Entfall hat, als vielmehr die Kundschaft, denn *die* hat das eben in der Vergangenheit immer weniger geordert. Die Ausrichtung des TG III ist nun einfach eine andere geworden, das sieht man ja schon an der Standhöhe, respektive der Bodenfreiheit auf Normalniveau. Ebenso an der maximalen Bodenfreiheit mit Luftfederung, welche nun um ca. 40 mm reduziert ist. Ein genauerer Blick auf der Hebebühne auf den Unterboden sagt ein Übriges aus. Man hat halt nun endgültig das umgesetzt, was der ganz überwiegende Teil der Kundschaft will: Nämlich ein komfortables SUV mit dennoch auf der Straße möglichst PKW-nahen, agilen Fahrverhalten. Und beides geht halt leider nicht gleichermaßen, da wurde ganz klar in Richtung Straßenbetrieb optimiert und dafür eben Offroad-Eignung raus genommen.

So ungern ich Manfred aka vailbeavercreek zustimme, so Recht hat er u.a. mit seiner Aussage, dass man mit einem Fahrzeug jenseits der ganz leicht erreichbaren 100.000 Euro Marke kaum mehr ernsthaft in richtiges Gelände fahren wird. Da fehlen ja nicht bloß Geländereduktion und Sperren, auch die enorm empfindliche Karosserie mitsamt Anbauteilen aus lackiertem Kunststoff in Form von Front- und Heckschürze, tiefliegenden Seitenschwellern, den nun

längeren Überhängen vorne und hinten, sowie teils exponierter/halbherzig geschützter Technik am Unterboden, verbietet derlei Ambitionen im Prinzip von vorne herein. Jeder kleinere Bodenkontakt würde sofort zu teuren Schäden in garantiert vierstelliger Höhe führen. Da ist es schlauer, für derlei Einsätze einen "richtigen" Geländewagen zu nutzen, denn auch bei größter Vor- und Umsicht werden früher oder später mal teure Beschädigungen am Touareg III auftreten, sofern er in nicht nur leichtem Gelände bewegt wird.

Grüße
Robert

[/FONT]

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Oktober 2018 um 18:56

[Zitat von coala](#)

so ganz verstehe ich das nicht 😞 Du hast doch selber (und das schon 2014, wau!) gesagt, dass über 90% aller Käufer das eben *nicht* brauchen. Und nun führst du einen regelrechten entgegengesetzten Feldzug und wirst nicht müde, täglich über den Entfall dieses Features zu jammern. [...]

Hallo Robert,

ich jammere hier nicht rum oder führe irgendwelche Feldzüge, sondern möchte nur eine rege Diskussion anregen, warum wohl die Mitbewerber in diesem Segment eine andere Strategie als VW „fahren“. Gerade dafür sollte auch dieses Forum gut sein ... 🗨️

Bin schon sehr auf deinen Bericht zu deinen Erfahrungen der ersten beiden Monate mit dem Touareg III gespannt 😊👍

Grüße von Stephan 🙏

Beitrag von „Jörg71“ vom 7. Oktober 2018 um 11:26

Hallo Robert,

ich habe ein Video vom Unterboden des TIII gesehen. Dieser war mit Textilmatten (sah wie Filzmatten ca. 1 cm dick aus) verkleidet. Weisst du, ob das die Serienausstattung oder Teil des Offroad-Paketes ist? Vielen Dank für deine Antwort im Voraus.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2018 um 09:40

Servus Jörg,

es ist tatsächlich so, dass das nun nur noch eine Art gepresstes Material ist, sehr ähnlich den Radhausauskleidungen - wenn nicht gar das gleiche Material. Also eher ein Steinschlagschutz, aushalten tut das nichts mehr. In Verbindung mit dem Offroad-Paket allerdings, da gibt es vorne einen Unterfahrerschutz aus Metall und der, ich nenne es mal "Pressfilz" am Unterboden, wird stellenweise durch ein stabileres Material ersetzt. Dieses ist nun auch kein Metall mehr, sondern meines Erachtens ein glasfaserverstärkter Kunststoff.

Falls ich mein Fahrzeug (mit Offroad-Paket) mal irgendwo auf eine Hebebühne bekomme, dokumentiere ich das gerne noch mit Fotos.

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2018 um 10:12

[Zitat von Sittingbull](#)

[...] möchte nur eine rege Diskussion anregen, warum wohl die Mitbewerber in diesem Segment eine andere Strategie als VW „fahren“. Gerade dafür sollte auch dieses Forum gut sein ... 🤔

Bin schon sehr auf deinen Bericht zu deinen Erfahrungen der ersten beiden Monate mit dem Touareg III gespannt 😊👍 [...]

Servus Stephan,

warum die Mitbewerber (nun plötzlich, insbesondere im Falle BMW) "eine andere Strategie fahren" liegt doch völlig klar ersichtlich auf der Hand, auch ohne "rege Diskussion", auf Deutsch, endloses lamentieren über immer die gleiche Sache in diesem Fall.

Hier in einem einzigen Beitrag kurz erläutert: VW hat dem Touareg bei seinem Marktstart weit überdurchschnittliche Offroad-Eigenschaften mit in die Wiege gelegt und diese - bis zum jetzigen TG III - auch gepflegt, wenngleich beim 7P dann nur noch optional, aber immerhin eben doch bestellbar. Damit wurde auch entsprechend geworben und dies gerne betont, dass der Touareg hier mehr Performance bietet als die meisten Mitbewerber. Derartige Hinweise finden sich z.B. auch in den Schulungsunterlagen des Mitbewerbs, dass hier der Touareg "stark" ist und es dagegen keine wirklichen Argumente gibt.

Tja, und nun, wo der aktuelle Touareg auch nur noch bloß ein gewöhnliches SUV ist, da bietet man der Konkurrenz halt einen, nach all den Jahren nur allzu erwünschten und ersehnten Angriffspunkt. Und was tut man da? Na, man nutzt das natürlich freudig und gnadenlos aus, dreht den Spieß nun einfach um und gibt Salz in die Wunde. Ganz dumm sind die anderen Hersteller ja schließlich auch nicht, die analysieren nicht weniger gründlich als VW den Markt und die Schwachstellen der Konkurrenz.

Grüße
Robert

P.S.: Die Ergänzungen zum Fahrbericht in und um Salzburg werden noch ein bisschen dauern, denn noch ist bei meinem Fahrzeug nicht in allen Punkten klar, ob einige Dinge behebbare Mängel sind, oder "Serienstand", wie es das TSC mit seinem Lieblingswort gerne schön redet 🙄 . Des weiteren werde ich zur Sicherheit, um sich hier nicht nur auf ein Exemplar zu beziehen, noch eine weitere Vergleichsfahrt mit einem Fahrzeug vom Freundlichen vornehmen und auch hier wieder alle Punkte notieren. Vor Ende Oktober wird der "große" Nachtrag also nichts, zumal ich ab nächste Woche mal in den Urlaub entfleuche.

P.P.S.: Zur Anfahrschwäche kann ich aber schon mal eines sagen: Beim Q8 ist die sogar noch etwas schlimmer ausgeprägt. Nicht zu fassen eigentlich, aber es geht wohl immer noch schlimmer...

Beitrag von „Jörg71“ vom 10. Oktober 2018 um 21:37

Hallo Robert,

vielen Dank für deine detaillierten Informationen zum Unterboden des TIII.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „FlosArco“ vom 17. Oktober 2018 um 21:31

Heute war ich beim Freundlichen und fragte mal nach dem möglichen Start der 4.0 V8 TDI Motorisierung beim neuen Touareg. Er entgegnete, dass noch nichts fest stehe und VW derzeit gar keine konkreten Angaben mache, ob in Zusammenhang mit den zu erzielenden Emissionswerten über die zu erfüllenden strengen WLTP- und RDE-Zyklen überhaupt diese Motorisierung noch kommen werde. Das würde mich tatsächlich sehr traurig stimmen, wenn der wirklich „dicke“ Treg nicht mehr kommen sollte.

Sollte hier jemand andere Informationen haben, wäre ich für jede Info dankbar.

Beitrag von „Arndt“ vom 17. Oktober 2018 um 21:36

Was falsches hat der Freundliche Dir da nicht erzählt, denn er wird wirklich nichts wissen.

Aus sicherer Quelle weiss ich, dass der März 19 für den Produktanlauf - also Auslieferung frühestens ab April angepeilt ist.

Beitrag von „FlosArco“ vom 17. Oktober 2018 um 21:47

Hallo Arndt,

vielen Dank für die rasche und mir Hoffnung machende Antwort :)!

Gruß aus Bonn,
Martin

Zitat von Arndt

Was falsches hat der Freundliche Dir da nicht erzählt, denn er wird wirklich nichts wissen.

Aus sicherer Quelle weiss ich, dass der März 19 für den Produktanlauf - also Auslieferung frühestens ab April angepeilt ist.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Oktober 2018 um 07:37

Zitat von FlosArco

[...] Sollte hier jemand andere Informationen haben, wäre ich für jede Info dankbar.

Zitat von Arndt

Was falsches hat der Freundliche Dir da nicht erzählt, denn er wird wirklich nichts wissen. [...]

Hallo zusammen,

was aber der Freundliche wissen könnte, dass der 3.0 TSI ab Ende Januar 2019 bestellbar sein soll 🙄

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Dezember 2018 um 15:42

Hallo zusammen,

in der in Kürze erscheinenden Januar Ausgabe der "**Offoad**" findet sich ein schöner Bericht zur Ausfahrt im Atlas Gebirge in Marokko. Der TG III zeigt sich dabei auch abseits befestigter

Straßen als treuer Begleiter, wenn auch nicht mehr ganz wie erwartet auf dem Niveau des Vorgängers.

Wenn man aber so "zwischen den Zeilen" liest, muss VW gerade beim TDI mit seinem verzögertem Ansprechverhalten noch einiges nacharbeiten 😞

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. Dezember 2018 um 12:36

Zitat von Sittingbull

genau das meine ich. Bis vor kurzem: Touareg vor GLE vor X5 im Gelände, ab jetzt MB vor BMW und VW 🙄

Hallo zusammen,

in der aktuellen „AutoBild“ ist ein erster Vergleichstest und was soll ich sagen: Q7 vor X5 und Touareg ...

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. Dezember 2018 um 20:07

Hallo zusammen,

ich halte gerade die neue „AMS“ in meinen Händen: nächster Vergleichstest mit dem TG III. Ergebnis wieder ernüchternd - X5 weit vor Q7, Touareg und XC90 🙄

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Dezember 2018 um 15:45

Hallo zusammen,

aktuelle „Auto Zeitung“: Q7 vor X5 vor Touareg vor XC90 und Discovery. Die Ergebnisse gleichen sich irgendwie und werden somit immer objektiver 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „macko“ vom 21. Dezember 2018 um 16:55

Servus,

hätten Sie Robert's Touareg zum Test genommen, wäre er auf dem letzten Platz gelandet...😂😂

Gruß
Marco

Beitrag von „coala“ vom 22. Dezember 2018 um 18:40

Servus zusammen,

das bei weitem Schlimmste ist tatsächlich die Motorabstimmung, respektive die Anfahrtschwäche, welche sich leider auch im rollenden Verkehr sehr unangenehm bemerkbar macht. Nach (wieder...) einer Woche Tiguan mit dem 240 PS Diesel fällt das umso schlimmer auf, wenn man wieder zurück zum Touareg wechselt. Ein richtiges Fahren ist das eigentlich nicht mehr, gerade im Stadtverkehr, an Kreisverkehren und beim Abbiegen sind die Verzögerungen bei der Gasannahme enorm und liegen im Bereich von teils rund zwei Sekunden. Das geht echt gar nicht 🙄.

Ich habe jetzt auch mal gestoppt, von wegen der Werksangabe mit 6,1 Sekunden von 0 - 100 km/h. Linker Fuß auf der Bremse, rechts moderat Gas gegeben, dann Vollgas und gleichzeitig das Knöpfchen des Timers gedrückt. Man mag es kaum sagen, aber ich komme da partout nicht unter 9 Sekunden. Das ist ein Jammer, denn o.g. Tiguan schafft den Sprint in knapp über 7 Sekunden und auch bei meinen vorherigen Touareg kam ich immer an die Werksangaben heran. Dabei sind die Fahrleistungen auf der Autobahn sehr gut, der Neue zieht spürbar besser,

wenn man da aufs Gas tritt als der Vorgänger mit 262 PS. Leider macht die völlig missglückte Abstimmung von Motor und Getriebe das in praktisch sämtlichen anderen Fahrsituationen wieder komplett zunichte. Ein nicht zu übersehender Rückschritt gegenüber den Vorgängern.

Ich würde mir sehr wünschen, dass hier noch nachgebessert wird, wobei mir da wenig Hoffnung gemacht wurde mit der aktuellen Hardware. Schade das alles, denn der Touareg III wäre konzeptionell ein absolut gelungenes Fahrzeug, gäbe es nicht dieses Manko, welches halt eben essentiell ist und jeden Spaß am Fahren zunichte macht. Leider verhält sich das Ganze aktuell beim Q8 kein Deut anders, auch der krankt an der müden Maschine. Da hilft wohl nur das Warten auf den V6 TFSI, der davon nicht betroffen sein wird.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. Dezember 2018 um 10:15

[Zitat von coala](#)

[...] Da hilft wohl nur das Warten auf den V6 TFSI, der davon nicht betroffen sein wird.

Hallo zusammen,

ja und hoffentlich wird der Anlauf des Benziners nicht noch weiter verschoben 🗨️

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2019 um 11:19

Servus zusammen,

aufgrund teils signifikanter Diskrepanzen unserer Testfahrzeuge zu den nunmehr ausgelieferten Serienmodellen, habe ich ganz unten im Bericht die entsprechenden Updates und Korrekturen eingepflegt. Ich bitte um Nachsicht, dass dies etwas gedauert hat, aber um hier weder etwas Falsches/Negatives zu schreiben, noch anders herum Dinge zu beschönigen, musste ich erst mir mehreren (Serien)Fahrzeugen verschiedener Auslieferzeitpunkte ausführlichere

Vergleichsfahrten unternehmen und selbstverständlich dann auch genau prüfen, ob zu diesen Punkten bereits Abhilfemaßnahmen bereitstehen.

Hier nochmal der Link zum Bericht (Beitrag # 1): [KLICK](#)

Der Grundtenor bleibt meinerseits erhalten, der Touareg III ist vom Konzept her meiner Meinung nach ein tolles Auto und es gibt viele schöne Dinge. Der aktuelle Stand in Bezug auf Motor- und Getriebeabstimmung, sowie Funktionalität und Zuverlässigkeit einiger Assistenzsysteme erscheint allerdings dringend überarbeitungswürdig.

Grüße
Robert

Beitrag von „Stolberger“ vom 11. Januar 2019 um 14:42

Also wenn ich das hier alles so lese, wundert es mich nicht das ich bisher erst 1 🤖 TIII in freier Wildbahn auf der Straße gesehen habe. Entweder stehen die alle in der Werkstatt oder es kauft sich keiner einen.

Die Anfahrschwäche stört mich ja in meinem TII schon extrem, aber wenn es im neuen Touareg noch schlimmer sein soll 🤖.

Ich habe auch schon mit einem neuen Touareg geliebäugelt, habe ihn auch schonmal konfiguriert. Aber 97.000 € für eine Problemkiste geht gar nicht.

Beitrag von „Druparde“ vom 11. Januar 2019 um 15:22

[Zitat von Stolberger](#)

Also wenn ich das hier alles so lese, wundert es mich nicht das ich bisher erst 1 🤖 TIII in freier Wildbahn auf der Straße gesehen habe. Entweder stehen die alle in der Werkstatt oder es kauft sich keiner einen.

Die Anfahrschwäche stört mich ja in meinem TII schon extrem, aber wenn es im neuen Touareg noch schlimmer sein soll 🤖.

Ich habe auch schon mit einem neuen Touareg geliebäugelt, habe ihn auch schonmal konfiguriert. Aber 97.000 € für eine Problemkiste geht gar nicht.

Ich fahre seitdem 20.12. einen T3 mit 286 PS. Produziert wurde das Fahrzeug Mitte Ende November. Aktuell habe ich 3152 km runter.

1. Die Anfahrschwäche spüre ich nicht mehr als ich sie aus meinem A4 3.0 TDI 272 Ps kenne. Da habe ich vor 2 Jahren allerdings auch dazulernen müssen, doch besser im S Modus zu starten wenn es einmal schnell losgehen soll. Ob und wie stark die Anfahrschwäche vorhanden ist soll sich jeder auf einer Testfahrt erfahren.
 2. Die Assistenten funktionieren bei mir einwandfrei. Die "Horror Geschichte " von spontanen Anlass losen Vollbremsungen, automatischer Wischerbewegung ohne Regen und anderes kam bisher bei NULL vor.
 3. Subjektiv finde ich den Durchzug gut, bis sehr gut.
 4. Während die Materialauswahl besser sein könnte ist die Verarbeitung ohne Mängel.
 5. Hervorheben möchte ich die Stille: besser gedämmt ist auch der Audi nicht.
 6. Sehr wendig mit AR Lenkung.
 7. Ruckfahrkamera funktioniert schlecht bei Nässe und Dunkelheit (nicht geschützt), die Sitzheizung ist träge, die Front Scheibenheizung bemerke ich nicht.
 8. Sehr gut Platz, Raumgefühl und Variabilität mit der Rücksitzbank.
 9. Invision Cockpit: Klasse, ein Quantensprung wenn gleich einige Funktionen bei Audi und Porsche besser gelöst sind (Lenkrad, Sprachsteuerung, Belegung Virt. Cockpit)
- Fazit: bisher für uns ein tolles Auto mit wenigen Schwächen. Die Bewertung in AMS und Autobild kann ich nicht teilen.

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2019 um 17:03

[Zitat von Druparde](#)

Ich fahre seitdem 20.12. einen T3 mit 286 PS. [...]

2. Die Assistenten funktionieren bei mir einwandfrei. Die "Horror Geschichte " von spontanen Anlass losen Vollbremsungen, automatischer Wischerbewegung ohne Regen und anderes kam bisher bei NULL vor. [...]

Fazit: bisher für uns ein tolles Auto mit wenigen Schwächen. Die Bewertung in AMS und Autobild kann ich nicht teilen.

Na dann hast du ja immerhin fast 22 Tage Erfahrung mit dem Auto - falls du jeden Tag gefahren bist 🤖 Warte nur, bis du das "tolle Auto" mal bei Schneefall auf Landstraße oder AB bewegst, oder sich im Herbst ein Hauch von Betauung auf der Frontscheibe bildet.

Die "Horrorgeschichte" mit sinnlosen Notbremsungen etc. kommen - zusätzlich zu den hochzuverlässigen Assistenten schon noch. Warte nur ab.

Und btw., hier mal ein paar Bilder samt Fehlereinträgen von meiner vorherigen, (also tagesaktuellen) Fahrt nur ein paar km aus Freising raus. Man sieht sehr schön, dass es so gut wie gar nicht schneit, dennoch passt das der Sensorik (wie üblich...) wieder einmal gar nicht und zack, hagelt es die ersten Fehlermeldungen. Das ist nicht nur bei meinem Fahrzeug so, sondern "Stand der Technik" aktuell beim TG III. Ein Kompliment an die Entwickler für die gründliche Erprobung, die scheinbar lediglich im Sommer statt fand!

[IMG_6777.jpg](#) [IMG_6780.jpg](#) [IMG_6781.jpg](#) [IMG_6783.jpg](#) [IMG_6784.jpg](#)

Und hier das Gleiche kürzlich nach 1,4 km(!) Fahrt nachts bei minimalstem Schneegrieseln:

[IMG_6149.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „Druparde“ vom 11. Januar 2019 um 20:33

Das ist aber echt ätzend bei dir. Ich hatte das bisher noch nicht, bin die A9 von Greding runter im Schneechaos, Umgehung auf der Landstrasse, und ja der Lane Assist war meistens orange, aber die Fehlermeldungen hatte ich (noch) nicht. Morgen geht´s nach Stuttgart schauen wir mal, ob sich deine bösen Vorahnungen und Erfahrungen auch mir bestätigen. Ich hoffe mal, VW hat nachgearbeitet...

Beitrag von „Druparde“ vom 11. Januar 2019 um 22:16

So, komme gerade von einer 20min Rundfahrt (Münchener Umland und hier liegt jetzt wirklich richtig Schnee, in Fresing sieht es vermutlich mindestens ähnlich aus): Front Assist und Licht melden ganz zu Beginn (nach wenigen Hundert Metern Strecke) Störung. Für etwa 30 Sekunden. Soll Scheibe reinigen (Light Assist) Fehler Meldungen verschwinden kurz darauf nachdem offenbar die Frontscheibenheizung die Scheibe vollständig abgetaut hat. Die restliche

Zeit keine Fehlermeldung mehr. Ich hoffe also weiter, dass das so bleibt.

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2019 um 22:50

Servus,

nach meinen bisherigen Beobachtungen hat die reine Intensität des Schneefalls (bis zu einem gewissen Limit zumindest) nichts mit der Wahrscheinlichkeit der Ausfälle zu tun. Im Gegenteil treten diese mit Vorliebe bei eher geringen Schneemengen auf. Da läuft ganz gewaltig was schief beim Touareg, das liegt mit Sicherheit auch an Programmierfehlern und mangelnder Erprobung. DAS hätte man sonst niemals übersehen können, hätte eine Fahrerprobung bei Winterbedingungen stattgefunden,

Die (optionale) Frontscheibenheizung wirkt übrigens nicht im Bereich der Sensorik, im Gegenteil ist dieser Sektor ausgespart und bleibt eiskalt. Und zur Krönung wurde die vormals verbaute Heizung der Sensorik selbst auch noch wegrationalisiert.

Insgesamt eine respektable Leistung, bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse.

Grüße
Robert

Beitrag von „Druparde“ vom 11. Januar 2019 um 23:06

Servus,

wenn das (kein Wintertest) so wäre: unverantwortlich.

Danke für die Hinweise. So würde dann ja der Light Assist auch dann gehen, wenn die Sensorik ausfällt.

Wie geschrieben: ich berichte.

Gruss
Uli

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2019 um 23:14

Ergänzend hierzu auch mal eine Wärmebild-Aufnahme bei Minusgraden der Frontscheibe und aktivierter Frontscheibenheizung. Gut erkennbar ist, dass just der Bereich des Kamera-Sichtfelds nicht beheizt wird. Hierfür war noch beim Vorgänger eine eigene Heizung verbaut (selbst mit der Standard-Scheibe), welche die Scheibe im Sichtbereich der Sensorik frei von Beschlag hielt - auch im Bereich zwischen Kamera und Innenseite der Scheibe. Beim TG III ist dies nicht mehr vorhanden, ebenso wenig wie eine Beheizung der Radarsensorik, die beim 7P noch vorhanden war und deshalb einen störungsfreien Betrieb gewährleistete.

Bild II: VW-Enblem mit dahinter liegendem Radarsensor; ebenfalls nicht beheizt. Der Sensor selbst hätte zwar eine Linsenheizung (ab Werk deaktiviert), nur hilft die nichts, wenn ein schneebedecktes oder vereistes Plastiklogo einige Zentimeter davor sitzt und dort aufgelagerte Wassermoleküle die HF-Strahlung so weit absorbieren, dass das Nutzsignal nicht mehr ausreicht und das System dann abschaltet. Derartig grundlegende physikalische Gesetzmäßigkeiten scheinen bei VW neuerdings in Vergessenheit geraten, oder eben dem Rotstift geopfert.

[IR_2204.jpg](#) [IR_2192.jpg](#)

Zum Vergleich die beheizte Sensorik des 7P hinter der Windschutzscheibe:

[IR_0028.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 12. Januar 2019 um 09:36

Servus zusammen,

gestern am Abend noch kurz Essen beim Greko in FS gewesen, danach noch keine drei Minuten gefahren, "Ping"..."Ping"..."Ping", siehe Fotos I und II. Sofort stehengeblieben und die Scheibe samt dem Sichtbereich der Kamera von außen inspiziert und fotografiert - wie immer keine sichtbaren Verunreinigungen oder gar Schnee vorhanden, siehe Bild III. Es reicht aus, wenn es - trotz laufenden Scheibenwischern - einfach nur ein bisschen schneit um auch den kamerabasierten Teil der Assistenzsysteme außer Gefecht zu setzen. Derartige (unbegründete) Probleme hatte ich beim 7P niemals, das hat stets alle einwandfrei funktioniert. Ein echtes Schönwetter-Auto, der Touareg III.

[IMG_6786.jpg](#) [IMG_6788.jpg](#) [IMG_6789.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „Druparde“ vom 13. Januar 2019 um 16:26

Gestern nach S und heute zurück nach M: Enge Parkgarage in S mit dem T3 (AR Lenkung) kein Problem. Rückfahrt heute erst Regen und dann Schneegestöber die Schwäbische Alp hoch: und tatsächlich fällt der FA aus (ACC/Lane Assist) für etwa 15 min. Ohne dass sich die Wetterlage grossartig ändert schaltet sich der Assist wieder auf grün (keine Störungen mehr).

Für eine ärgerliche Unterbrechung zumal wenn das Vorgängermodell offenbar besser funktionierte (geschützt) war. Allerdings kenne ich diese Art der Störung bereits von meinem ehemaligen MB und den aktuellen Autos in der Familie (A4, A3 und 718 Cayman) Auch bei diesen kommt es gelegentlich zu Unterbrechungen. Deshalb würde ich aber kein Fahrzeug (eben auch nicht den T3) pauschal in Sack und Asche bewerten.

Verbrauch bei defensiver Fahrweise gestern lt. BC 8.1 gestern und 7.9 heute. Beim nächsten VOLLtanke verifiziere ich diese; bisher liegt der BC (Überraschung) aber nicht so weit weg vom tatsächlichen Verbrauch.

Beitrag von „TAltemeier“ vom 14. Januar 2019 um 08:23

Hallo Druparade,

es freut mich sehr, wenn du mich deinem Fahrzeug zufrieden bist. So sollte es ja eigentlich auch immer sein. Ich kann die Probleme von Coala aber alle! nachvollziehen.

Hast du schon mal den Lane Assist mit adaptiver Spurführung ausprobiert? Das Problem mit dem "Hände ans Lenkrad" ist omnipräsent

und die mangelhafte Spurerkennung ebenfalls. Wenn du die Möglichkeit hast, fahr doch mal einen neuen X5 zum Vergleich, DANN siehst du was heute möglich ist.....

Beitrag von „1Martin“ vom 22. Januar 2019 um 08:22

Hallo zusammen,
ich habe seit einer Woche meinen neuen Touareg,
ich kann mich nur anschließen, bin total enttäuscht von der Technik, erster Tag Schneefall, alle Sensoren Störung!!
Abstandstempomat funktioniert manchmal, manchmal nicht, da kann man sich super drauf verlassen,
Lane Assist funktioniert auch manchmal!!
IQ Licht ist super aber wenns Schneit kann der Schnee nicht abrutschen da die Stege dazwischen sind.
Aber was mich eigentlich jetzt schon etwas verwundert hat, dass ich gestern ein Schreiben bekommen habe,
dass die neuen Daten WLTP Kraftstoffverbrauch 8,2 und Co2 215g/km da sind und ich das Unterzeichnen
soll und ob ich das Auto noch abnehmen will?

Versteht das jemand?
Soll ich das unterschreiben?
Wünsche euch einen schönen Tag.

Beitrag von „TAltemeier“ vom 22. Januar 2019 um 11:56

[Zitat von 1Martin](#)

Aber was mich eigentlich jetzt schon etwas verwundert hat, dass ich gestern ein Schreiben bekommen habe,
dass die neuen Daten WLTP Kraftstoffverbrauch 8,2 und Co2 215g/km da sind und ich das Unterzeichnen
soll und ob ich das Auto noch abnehmen will?

Versteht das jemand?
Soll ich das unterschreiben?
Wünsche euch einen schönen Tag.

Das ist recht einfach erklärt: Wenn man den TIII im Konfigurator konfiguriert wird einem am Ende ein deutlich niedrigerer CO2 Wert angegeben, in meinem Fall 179. Auch meiner hat tatsächlich 215. Ich hab das Schreiben allerdings nicht bekommen, ich gehe daher davon aus, dass sich einige nach der Zulassung und dem Steuerbescheid "beschwert"

haben. Jetzt will VW wohl auf Nummer

Sicher gehen. Spannend ist auch, das der von mir gefahrene X5 trotz WLTP Zulassung 175mg hat.....


Beitrag von „coala“ vom 26. März 2019 um 16:04

Servus zusammen,

anbei noch ein paar auszugsweise Bilder von einigen Möglichkeiten des Discover Premium, welche in der Form nicht explizit im Prospekt beworben sind:

1.) Aktuelles Wetter am momentanen Standort für heute, die nächsten Tage und ein animiertes Niederschlagsradar für den Zeitraum von 2 Stunden im 15-Minuten-Takt.

[IMG_7375.jpg](#) [IMG_7376.jpg](#) [IMG_7466.jpg](#)

2.) Das Ganze funktioniert auch für andere Städte und Länder nach manueller Eingabe unter "Ort". Hier als Beispiel mal Jerez de la Frontera in Spanien ausgewählt, wo es aktuell ein "bisschen" besser aussieht .

[IMG_7438.jpg](#) [IMG_7439.jpg](#)

3.) Recht praktisch ist die Anzeige der in der Nähe befindlichen Tankstellen nebst aktuellem Spritpreis (angezeigt wird hier Diesel oder Benzin - je nach Motorisierung) nebst weiteren Detailinfos. Auf Wunsch kann die Navigation zur gewünschten Tankstelle mit einem Klick gestartet werden. Die Zeitangabe im rechten Foto "14 min" bezeichnet übrigens nicht die Fahrzeit bis zur Tankstelle, sondern dass der angezeigte Spritpreis 14 Minuten "alt" ist.

[IMG_7469.jpg](#) [IMG_7470.jpg](#)

4.) Auch für die Park- und Rastplatzsuche gibt es Unterstützung: Entfernung, Stellplätze (gegebenenfalls die freien Stellplätze, falls übermittelt), Gebühren und weitere Informationen stehen zur Verfügung. Auch hier kann direkt die Zielführung gestartet werden.

[IMG_7471.jpg](#) [IMG_7472.jpg](#) [IMG_6939.jpg](#)

5.) Nachrichten gehen auch, nach Antippen der entsprechenden Meldung erscheint der ganze Artikel.

[IMG_7380.jpg](#) [IMG_7381.jpg](#)

6.) Sitzeinstellungen: Massageprogramme und Intensität, Sitzlehnenwangen, Sitzflächenwangen, Länge Oberschenkelaufgabe, Verhältnis Intensität der Kühlung und Heizung von Rückenlehne und Sitzfläche.

[IMG_2239.jpg](#) [IMG_2241.jpg](#) [IMG_2242.jpg](#) [IMG_2243.jpg](#) [IMG_2244.jpg](#)

7.) Diverse Ansichten, auch vom Kombiinstrument "Virtual Cockpit".

[IMG_5117.jpg](#) [IMG_2246.jpg](#) [IMG_2248.jpg](#) [IMG_6495.jpg](#) [IMG_6897.jpg](#) [IMG_2253.jpg](#)
[IMG_5307.jpg](#) [IMG_6963.jpg](#) [IMG_6507.jpg](#) [IMG_6496.jpg](#) [IMG_2250.jpg](#) [IMG_2249.jpg](#)*

*Im letzten Bild wird erkennbar, dass man auch in Wolfsburg scheinbar überwiegend der irrigen Meinung ist, die Erde wäre rund (buh!). Echte Kenner in Form der Flat-Earther-Szene wissen natürlich haargenau, dass sie in Wirklichkeit flach wie ein schnödes Brett ist. Dennoch fehlt im Setup - komplett unverständlicherweise - eine Möglichkeit, die korrekte flache Darstellung auszuwählen. Auch hinter diesem ärgerlichen Ungemach stecken sicher wieder einmal diese elenden Reptiloiden, allen voran Hillary Clinton und die Merkel sowieso!

8.) Und last but not least, normalerweise sieht man das Cockpit ja immer nur in aktivem Zustand, hier mal ein Bild, wie es komplett ausgeschaltet aussieht 😄

[IMG_7464.jpg](#)

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 6. Januar 2020 um 15:50

Servus zusammen,

zu eurer Info: Zwischenzeitlich sind in den Fahrbericht insgesamt vier Ergänzungen und Korrekturen eingeflossen. Diese jeweils "erfahren" in der täglichen Praxis mit Serienfahrzeugen und im Zeitraum bis Anfang Januar 2020. Diese Updates findet ihr ganz unten am Schluss des Berichts (Beitrag # 1).

Grüße

Robert