LEADING THE WAY - The all new Touareg

Beitrag von „Arndt“ vom 22. März 2018 um 20:21

Der neue Touareg 2018
Technik-Workshop und Media Shooting in Hamburg, März 2018

Einleitung und Vorwort

Mit dem selbstbewussten Slogans LEADING THE WAY - The all-new Touareg stellte Volkswagen die dritte Generation des Erfolgsmodells Touareg am 23. März 2018 in Peking vor. Der komplett von Grund auf neu entwickelte Touareg III tritt, mit zahlreichen Innovationen ausgestattet, in die Fußstapfen seiner beiden Vorläufer und schickt sich an, die bisherige Erfolgsstory weiter zu schreiben. Fast eine Million Fahrzeuge wurden seit Erscheinen des ersten Touareg im Jahr 2002 weltweit verkauft. Gut unterrichtete Kreise vermuten auch schon ein kommendes Sondermodell anlässlich dieses Jubiläums. Ob dieses Sondermodell als „Last Edition“, also noch als Touareg II oder als „First Edition“ beim neuen Touareg III kommen wird, war den anwesenden Marketingmitarbeitern nicht zu entlocken.

Noch vor der offiziellen Weltpremiere des Touareg hatten die Touareg-Freunde die Gelegenheit, das Fahrzeug in einem Technik-Workshop genau kennen zu lernen und sich ausführlich mit den anwesenden Entwicklern zu unterhalten.

Bild1.jpg
Technik-Workshop und Media Shooting bei der CINEGATE GmbH in Hamburg.

Der Fokus dieses ersten Berichts liegt daher speziell bei den technischen Neuerungen, die teilweise weltweit erstmalig zum Einsatz kommen und natürlich beim Design des Touareg, welches bis zum Schluss gut gehütet wurde. Anfang Mai werden wir dann einen ausführlichen Fahrbericht nachreichen. Nämlich dann, wenn Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die den endgültigen Serienstand in Sachen Fahrwerks- und Motorabstimmung erreicht haben.

Exterieur

Progressiver ist er geworden, der Neue. Und auch ein Stück größer. Die ausufernde Länge von über fünf Metern eines Audi Q7 erreicht der Touareg mit seinen 4.878 mm (+77 mm) zwar nicht, dies aber auch ganz bewusst, denn der neue Touareg bleibt auch in seiner aktuellen Version ein Fünfsitzer. Das verleiht ihm immerhin einen Rest an Tauglichkeit für normale Parkplätze und Garagen, schließlich ist ein aktueller Passat auch nur rund 10 cm kürzer.

Bild2.jpg
Bild3.jpg

Der Breitenzuwachs von 44 mm und das Minus an Höhe von 7 mm ergeben zusammen einen deutlich stämmigeren Auftritt, obschon bereits der Vorgänger nicht eben schmalbrüstig wirkte. Die relativ scharf gezeichneten Linien der Karosserie und die markanten Sicken der Motorhaube wirken deutlich dynamischer als man das bislang von den meisten Modellen der Wolfsburger gewohnt war. Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff und sein Team sorgten damit für ein eigenständiges Modelldesign, welches auch dem ungeschulten Auge keine Zweifel lässt, ob man nun einen Tiguan oder Touareg vor sich hat. Das ist – den Einheitsbrei vieler Hersteller betrachtend – eine löbliche Sache, die dem Touareg als Flagschiff der VW-Flotte gut zu Gesicht steht. Genau diese Ausrichtung und die Positionierung als künftiger Technologieträger für alle anderen Plattformen im Unternehmen wurden damit deutlich hervorgehoben.

Auch seitlich betrachtet gibt sich der Touareg sportlicher und eleganter als seine Vorgänger, wozu auch die vergrößerten Räder beitragen.

Bild4.jpg

Bild5.jpg

Bild6.jpg

Wer es optisch noch sportlicher mag, der kann auch bei der Neuausgabe des Touareg wieder auf die „R-Line“ Designpakete zurückgreifen. Dabei stehen zwei Versionen zur Verfügung: "Black Style" wie hier im Bild abgebildet mit schwarzen Kühlerlamellen und einem weitgehenden Verzicht auf Chromteile, sowie eine weitere Variante mit diversen Chromapplikationen und verchromten Kühlerlamellen.

Bild7.jpg
R-Line: Abgedunkelte Scheinwerfer und Stoßfänger im speziellen R-Line-Design. Radhausleisten in Wagenfarbe.

Das Interieur

Auch im Innenraum hat VW viel Feinschliff betrieben und beim Design ein stilsicheres Händchen bewiesen. So musste die bislang etwas aufgesetzt wirkende Einhausung des Instrumentariums einer vollintegrierten einteiligen Lösung weichen, das gesamte Cockpit wirkt nun komplett wie aus einem Guss. Die Kante des Armaturenbretts ziert nun eine angedeutete Naht, so dass man im ersten Augenblick den Eindruck hat, dass das gesamte Interieur beledert ist. Das wird auch durch die hochwertig genarbte Oberfläche des Armaturenträgers weiter unterstrichen.

Bild8.jpg
Fliesende Linien und ein Cockpit fast ohne Schalter

Beim Interieur stehen neben der Grundausstattung zum Start drei verschiedene Ausstattungslinien zur Verfügung: „Atmosphere“ (warme Welt), „Elegance“ (technische Welt) und „R-Line“. Der Kunde kann so zwischen unterschiedlichen Stilrichtungen wählen, von eher wohnlich-warm bis hin zu einem technisch-kühlem Look. Das Ganze kann dann durch individuelle Farbwahl der Ambientebeleuchtung noch weiter auf den eigenen Geschmack angepasst werden, welche 30 mögliche Farben und eine variable Helligkeit ermöglicht.

Bild9.jpg
Das R-Line-Interieur

Gewonnen hat auch der Laderaum durch den Längenzuwachs des Touareg, mit aufgestellter Rückbank wuchs sein Volumen von 697 auf 810 Liter. Die Gepäckraumabdeckung ist nun mit der optional erhältlichen elektrischen Heckklappe gekoppelt und fährt automatisch auf und zu.

Bild10.jpg

Die Technik im Detail:

Innovison Cockpit

Beim Einsteigen zieht sofort sofort das aufpreispflichtige Innovision Cockpit alle Blicke auf sich. Dieses, in der Form noch nicht dagewesene System, dürfte auch für Neid bei den aktuellen Mitbewerben sorgen, denn VW hat hier im wahrsten Sinne des Wortes nicht gekleckert, sondern ordentlich geklotzt.

Schon das 12“ große Display hinter dem Lenkrad fasziniert sowohl durch seine Breite, als auch mit einer hervorragenden Schärfe und Farbbrillanz. Das riesige, seitlich zum Fahrer angewinkelte 15“ Touch-Display in der Armaturentafel setzt da allerdings noch eins drauf. Alleine seine schiere Größe fasziniert und mit seiner modernen, vom Fahrer in weiten Teilen frei konfigurierbaren Bedien- und Anzeigeoberfläche macht es zudem die meisten Schalter und Taster im Fahrzeug komplett überflüssig; fast alles wird im Touareg nun über Touchbedienung gesteuert. Dadurch wirkt das gesamte Cockpit enorm aufgeräumt und klar.

Bild11.jpg
Kartenansicht im linken Display, Offroadanzeige im Touchdisplay rechts.

Gut gefallen hat uns auch, dass die Displays beinahe nahtlos über zwei schwarze Blenden in einem edlen Glaslook verbunden sind.
Beide Displays verfügen über Full-HD-Aufllösung (1920 x 1020 und 1920 x 720 Pixel) und sind

als Curved-Displays ausgeführt. Das kannte man bis dato nur von teuren Flat-TVs aus dem heimischen Wohnzimmer. Beim Touareg sorgt die konkave Wölbung nicht nur für ein futuristisches Design, die Anordnung der Curved-Displays platziert den Fahrer in den gedachten Mittelpunkt der optischen Achse.

Die 15“ Bedieneinheit ist als kapazitiver Multi-Touch-Screen ausgeführt. Wie von Smartphones und Tablets gewohnt, kann der Bediener hier mit Gestensteuerungen arbeiten, also beispielsweise mittels zwei Fingern die Anzeige zoomen oder drehen. Eine Näherungssensorik erkennt, wenn sich die Hand des Fahrers dem Display annähert und blendet sofort wieder die entsprechende Symbole ein, welche vorher zur besseren Ausnutzung der Anzeigefläche automatisch deaktiviert wurden.

LED-Matrixscheinwerfer

Gemeinsam mit dem Zulieferer HELLA wurde für den Touareg ein Scheinwerfersystem entwickelt, welches einige interessante und nützliche Innovationen bereithält. Volkswagen nennt dieses optionale System IQ.Light.

Bild12.jpg
IQ.Light in Verbindung mit Nighvision Nachtsichtunterstützung. Sowohl im Display als auch via Lichtspot werden Gefahrenstellen deutlich markiert.

Pro Seite sorgen hier 128 einzeln ansteuerbare LEDs für eine ideale Ausleuchtung in jeder Fahrsituation. Neu dabei ist, dass dieses System interaktiv arbeitet und nicht nur die Geschwindigkeit berücksichtigt, sondern eine Vielzahl anderer Parameter zur Lichtsteuerung einfließen. Auch die Signale von Front- und Wärmebildkamera (Option) werden verarbeitet und ermöglichen dadurch Komfort- und Sicherheitsfunktionen wie beispielsweise eine dynamische Dimmfunktion, um störende Reflektionen von Verkehrsschildern zu dämpfen. Vom Wärmebildsensor erkannte Objekte werden nicht nur im Display – je nach Gefahrenpotential – gelb oder rot markiert, sondern kurzzeitig mit einem fokussierten Lichtkegel hell angestrahlt. Dadurch wird die Aufmerksamkeit des Fahrers auf die Gefahrenstelle gelenkt, ohne dass dieser den Blick von der Straße wenden muss.
Die Scheinwerfer wählen automatisch die optimalen Beleuchtungsprogramme aus um z.B. bei starkem Regen oder Nebel durch das „Schlechtwetterlicht“ eine optimale Ausleuchtung der Straße zu gewährleisten. Das geschieht in diesem Fall dadurch, dass die Ausleuchtung so geformt wird, dass die Blendwirkung durch störende Reflektionen auf der Fahrbahnoberfläche für den Fahrer maximal minimiert ist.

Fahrwerk und Antriebsstrang

Zwei der wichtigsten technischen Neuerungen des Touareg III betreffen das Fahrwerk. So wird

in diesem Modell zum ersten Mal eine Allradlenkung und ein aktiver Wankausgleich in einem Fahrzeug von Volkswagen verbaut. Darüber hinaus verfügt der Touareg weiterhin über eine 4-Corner-Luftfederung, die ebenfalls komplett überarbeitet wurde.
Die Allradlenkung funktioniert bis zu einer Geschwindigkeit von 37 km/h gegenlenkend und ermöglicht dadurch einen extrem kleinen Wendekreis von 11,19 m. Ohne diese Option würde sich der Wendekreis um einen Meter vergrößern. Steigt die Geschwindigkeit auf mehr als 37 km/h, schlagen die Hinterräder beim Lenken automatisch gleichsinnig analog der Vorderräder ein. Dadurch wird das Fahrverhalten deutlich ruhiger, da die Allradlenkung Spurwechsel – etwa beim schnellen Überholen – stabilisiert. Gleiches gilt bei plötzlichen Ausweichmanövern.

Bild13.jpg
Funktionsprinzip der Allradlenkung

Bereits im Touareg I GP wurde erstmals ein Luftfahrwerk mit Wankausgleich angeboten. Dieses System funktionierte bis zum Touareg II so, dass einerseits steifere Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse verbaut wurden und eine speziell angepasste Software im Steuergerät der adaptiven Dämpferregelung zum Einsatz kam. Bei Kurvenfahrt wurden die Stoßdämpfer in Zug- und Druckstufe so gesteuert, dass eine möglichst geringe Seitenneigung des Fahrzeugaufbaus daraus resultierte. Da der Öldurchfluß in den Dämpfern jedoch niemals ganz gesperrt werden kann, sondern nur vermindert wird, ist einer Seitenneigung damit nur kurzzeitig beizukommen, beispielsweise bei Ausweichbewegungen und dem Anlenken von Kurven.
In der neuesten Generation wird diese Funktion deshalb nun aktiv über elektromechanische Stabilisatoren Namens „eAWS“ gesteuert. Je nach Fahrsituation werden die beiden Stabilisatorhälften mittels eines Elektromotors gegeneinander verdreht oder entkoppelt. Die Ansteuerung erfolgt erstmalig über ein 48 Volt Subnetz im Fahrzeug, welches über Superkondensatoren gestützt wird. Die Seitenneigung des Touareg wird in Kurven durch die aktiven Stabilisatoren signifikant verringert. Auf unebenen Straßen verbessert sich zudem deutlich der Fahrkomfort durch die achsweise Entkoppelung der Räder voneinander. Das überfahren einer einseitigen Unebenheit führt beispielsweise damit nicht mehr dazu, dass auch das andere Rad - zwangsweise angekoppelt durch den Stabilisator - teilweise mit bewegt wird, was hierdurch unweigerlich den Komfort schmälert. Im Gelände indes kann durch die elektromechanische Entkopplung der Stabilisatoren die Verschränkung der Achsen und damit die Traktion verbessert werden.

Die weiterentwickelte 4-Corner-Luftfederung perfektioniert den Komfort, die Aerodynamik und Fahrten im unwegsamen Gelände. Das neue, offene Luftfedersystem reagiert schnell, geräuscharm und ist unempfindlich gegen Temperatur- und Druckschwankungen, zum Beispiel im Gebirge. Standardmäßig befindet sich das Fahrzeug im Normalniveau, von wo aus es in einer ersten Stufe von 25 mm auf das Geländeniveau und einer weiteren Stufe auf insgesamt + 70 mm im Sondergeländeniveau angehoben werden kann. Bei Geschwindigkeiten oberhalb 120 km/h wird das Fahrwerk über die Luftfederung automatisch um 25 bzw. 35 mm abgesenkt um den Luftwiderstand zu reduzieren. Das bereits bekannte Ladelevel (- 40 mm) steht auch bei neuen Touareg wieder zur Verfügung. Durch die Luftfederung erhöhen sich abseits befestigter

Wege ebenso wieder die Böschungswinkel von 25 auf 31 Grad und der Rampenwinkel von 18,5 auf 25 Grad. Die Wattiefe bleibt unverändert bei 500 mm, bzw. 580 mm in der Offroadeinstellung der Luftfederung.

Ersatzlos entfällt die bisher verfügbare Geländereduktion samt bis zu 100% sperrbarem Hinterachsdifferential. Das ist vor allem der Marktsituation geschuldet, da zum Schluss weniger als 4% aller ausgelieferten Fahrzeuge mit dem Terrain Tech Paket ausgestattet waren. Der Antrieb des neuen Touareg nennt sich nun „4MOTION Active Control“. Das ist allerdings lobenswerterweise immerhin ein „echter“ Allradantrieb mit einem Torsen-Diffential zur asymetrisch-dynamischen Antriebskraftverteilung. Von einer Sparlösung in Form einer gesteuerten Lamellenkupplung, die mehr oder minder nur im Bedarfsfall die zweite Achse zuschaltet, nahm man beim Touareg zum Glück Abstand.

Eine Voranpassung an den Untergrund kann durch den Fahrer mittels eines mehrstufigen Drehstellers im Mitteltunnel vorgenommen werden. Das optional erhältliche Offroad-Paket fügt dann noch weitere, für den Einsatz abseits befestigter Straßen optimierte Fahrprogramme (Sand, Schotter, Offraod Auto“ Offroad Expert…) hinzu, sowie zusätzliche Schutzmaßnahmen am Unterboden. Ebenfalls enthalten ist ein 90 Liter fassender Tank anstelle des serienmäßigen 75-l-Spritbehälters.

Bild14.jpg
Schaltzentrale: Die beiden Drehsteller für Luftfederung und Allradantrieb. Einige der wenigen übrigen Bedienelemente, wenn der Touareg mit „Innovision Cockpit“ geordert wird.

Fahrassistenzsysteme

Alle Assistenzsysteme werden nur noch über ein gemeinsames Steuergerät betrieben. Dadurch ist eine optimale Vernetzung aller Assistenzfunktionen möglich. Folgende Assistenzsysteme stehen zur Verfügung:

- „Stauassistent inklusive Baustellenassistent“ (teilautomatisierte Fahren bis 60 km/h)
- „Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung“
- „Kreuzungsassistent“ (Warnung vor Querverkehr von vorn)
- „Lane Assist“ (Spurhalteassistent)“
- „Side Assist“ (Spurwechsel- und Abbiegeassistent)“
- „Trailer Assist“ (Anhängerrangierassistent)
- „Park Assist“ (teilautomatisiertes Ein- und Ausparken)
- „Emergency Assist“ (Notfallassistent bei Ausfall des Fahrers)
- „Multikollisionsbremse“ 2.0 (automatisches Abbremsen nach Unfall)
- „Proaktives Insassenschutzsystem“ (Konditionierung der Schutzsysteme sowie Schließen von Fenstern und Panoramadach vor einem möglichen Unfall)
- „Müdigkeitserkennung“ (Warnung bei Müdigkeit)

• „Nightvision“ (Nachtsichtunterstützung)
• „Rear View“ (Rückfahrkamera)
• „Verkehrszeichenerkennung“ (Einblenden von Verkehrszeichen wie Geschwindigkeitshinweisen und Überholverboten)
• Windshield Head-up-Display

Da wir diese Systeme noch nicht live testen konnten, werden wir nach ersten Fahreindrücken unsere Einschätzung dazu nachreichen.

Motoren

Der Touareg wird zum Verkaufsstart in Deutschland mit folgenden Turbomotoren erhältlich sein:

V6 TDI, 170 kW, 231 PS, 500 Nm, Abgasnorm EU 6AG
V6 TDI, 210 kW, 286 PS, 600 Nm, Abgasnorm EU 6AG

V6 TSI, 250 kW, 340 PS, 450 Nm, Abgasnorm EU 6AJ, voraussichtlich ab Herbst 2018.

Wahrscheinlich im Sommer 2019 folgt dann ein V8 TDI, 310 kW, 421 PS, 900 Nm, Abgasnorm EU 6AG.

Ab Verkaufsstart in China ist auch ein Plug-In-Hybrid mit einer Systemleistung von 270 kW/367 PS verfügbar. Der genaue Starttermin für dieses Fahrzeug in Europa ist noch offen.

Bild15.jpg

Bereifung

Auf den Ausstellungsfahrzeugen waren Reifen der Dimension 285/45R20 und 285/40R21 verbaut. Grundsätzlich sollen Räder in den Größen 18-21 Zoll zur Verfügung stehen.
Zu beachten bei diesem Thema ist, das aufgrund der neuesten Abgasprüfungen eine Typzulassung immer nur mit den Rad-/Reifenkombinationen im Auslieferungszustand gültig ist. Vor allem durch die Montage von breiteren Reifen verändern sich der Verbrauch und damit auch die Umweltbilanz.

Bild16.jpg

Dynaudio

Auch das optional erhältliche Soundsystem von Dynaudio hat eine komplette Neukonstruktion erfahren, die gezielt auf das Fahrzeug abgestimmt wurde. Das System nutzt nun einen Dolby 7.1 Endstufe mit einer Leistung von 730 Watt. Darüber werden insgesamt 14 Lautsprecher versorgt. 4 Hochtöner in den A-Säulen und vorderen Türbrüstungen, 2 Mitteltöner in den vorderen Türen, 4 Mitteltöner in den hinteren Türen, 2 Effektlautsprecher in den D-Säulen, ein Centerspeaker im Armaturenbrett und endlich auch ein Subwoofer unter dem Kofferraumboden.
Nachdem ich (Arndt) mich innerlich von dieser Ausstattung in der Version des T II schon verabschiedet hatte, bin ich nach einer ersten Hörprobe hellauf begeistert. Erstmals ist man im Touareg auch in der Lage etwas „poppigere oder rockigere“ Musik zu genießen, bei der auch ein gewisser Bass eine Rolle spielt. In der alten Version hatte das Dynaudio eine ganz klare Transparenz und war in den Höhen einfach sehr gut abgestimmt. Leider fehlte „unten herum“ einiges. Das hat sich nun vollkommen geändert. Klare Hör- und damit Kaufempfehlung.

Fazit und ein Wort in eigener Sache

Nachdem der Phaeton eingestellt wurde, ist der Touareg nun eindeutig das Flaggschiff im Hause Volkswagen. Damit erfährt er wieder die Wertschätzung die vormals ein Touareg der 1. Generation inne hatte. Der Touareg II war ein logischer Zwischenschritt auf dem Weg zur neuesten Generation, mit dem die Positionierung als Luxus-Standard-SUV vorgenommen wurde. Der Touareg III setzt diesen Weg weiter fort und dient VW als Plattform für allerneueste Technologien. Viele Detailverbesserungen am gesamten Fahrzeug und vor allem in Innenraum ergeben einen ebenso deutlichen technologischen, wie auch qualitativen Qualitätsvorsprung in dieser Fahrzeugklasse. Dies vor allem im Vergleich zu den Fahrzeugen, welche vornehmlich im (und für) den amerikanischen Markt gebaut und entwickelt wurden.
Die dritte Auflage des Touareg besitzt wieder Eigenständigkeit und Charisma. Das tolle Cockpit und viele, geradezu liebevoll designte Details im Innenraum, Stichwort Ambientebeleuchtung zum Beispiel, rufen wieder echte Emotionen hervor. Nur das sichtlich dem Golf entliehene und nur farblich anders gestaltete Lenkrad hätte eine eigene Lösung verdient. Gesamtfazit: Gut gemacht VW!

Bild17.jpg

Wir hoffen, euch hat dieser Bericht gefallen und bedanken uns herzlich fürs Lesen! Arndt & Robert, aka Arndt & coala.

Ein Dankeschön geht ebenso an die Volkswagen AG für die Einladung und freundliche Unterstützung. Gleichfalls bedanken wir uns bei Herrn Ingo Barenschee und Kollegen für die Bereitstellung der Fotos.