

LEADING THE WAY - VW präsentiert den neuen TOUAREG

Beitrag von „Sittingbull“ vom 26. März 2018 um 14:03

Wolfsburg, den 26. März 2018 - **Fahrassistenzsysteme im Detail** - „Nightvision“. Als erster Volkswagen ist der neue Touareg mit einer Nachtsichtunterstützung erhältlich: „Nightvision“. Eine Wärmebildkamera (Infrarotkamera) registriert dabei die von Lebewesen ausgehende Infrarotstrahlung. Erkannte Personen und Tiere werden in einem Schwarz-Weiß-Bild je nach Risiko gelb oder rot farbig markiert. Das Bild selbst wird in das „Digital Cockpit“ übertragen. Registriert „Nightvision“ eine Gefährdung, warnt es den Fahrer aktiv (via Hinweis im „Digital Cockpit“ und optionalen Head-up-Display). Parallel werden die Bremsen und der Bremsassistent vorkonditioniert, um im Fall der Fälle sofort die höchste Verzögerungsleistung bereitzustellen. Dank der neuen, interaktiven „IQ.Light - LED-Matrixscheinwerfer“ werden Menschen im potenziellen Gefahrenbereich zudem kurz angeblitzt, um sie für den Fahrer noch besser sichtbar zu machen und zu warnen. Dieses Markierungslicht wird exklusiv in Verbindung mit „Nightvision“ angeboten. In der Kombination aus „Nightvision“ und „IQ.Light - LED-Matrixscheinwerfern“ können Gefahrensituationen deutlich früher erkannt und entschärft werden.

„Kreuzungsassistent“. Der neue „Kreuzungsassistent“ ist eine Systemerweiterung des „Ausparkassistent“. Bereits heute warnt der „Ausparkassistent“ in vielen Volkswagen beim rückwärts Ausparken vor Fahrzeugen, die sich im 90-Grad-Winkel hinter dem eigenen Wagen nähern – die klassische Situation beim Ausparken aus Parklücken, die im rechten Winkel zur Fahrbahn angeordnet sind. Über einen Notbremseingriff wird das System aktiv, falls der Fahrer bei erkannter Gefahr nicht selbst reagiert. Der neue „Kreuzungsassistent“ des Touareg warnt nun auch vor Fahrzeugen, die sich an Kreuzungen, Ausfahrten oder Parkplätzen seitlich dem Vorderwagen nähern. Dazu sind zwei Radarsensoren in der vorderen Stoßstange integriert, die mit einer Ausrichtung von 55 Grad zur Fahrzeugachse den seitlichen Verkehr überwachen. Auch hier erfolgt bei erkannter Gefahr und Nichtreagieren des Fahrers ein Notbremseingriff, um im Rahmen des technisch Machbaren gegebenenfalls den Unfall zu vermeiden oder zumindest die Unfallschwere zu reduzieren.

„Proaktives Insassenschutzsystem“. Das „proaktive Insassenschutzsystem“ wurde für den Einsatz im neuen Touareg weiterentwickelt. Es bündelt alle PreCrash-Funktionen zu einem gesamtheitlichen Aktionskonzept und erkennt nochmals mehr Unfalltypen. Die Grundfunktion: Registriert das proaktive Insassenschutzsystem eine mögliche Unfallsituation, etwa über das Einleiten einer Vollbremsung mittels aktiviertem Bremsassistenten, werden automatisch die Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer vorgespannt und die elektrischen Sitzfunktionen so eingestellt, dass der bestmögliche Schutz durch die Airbag- und Gurtsysteme erreicht wird. Liegt eine höchstkritische instabile Fahrsituation wie etwa starkes Über- oder Untersteuern mit

ESC-Eingriff vor, werden zusätzlich die Seiten*scheiben (bis auf einen Restspalt) und das Panorama-Schiebedach geschlossen. Denn bei nahezu geschlossenen Scheiben und Dächern können sich die Kopf-/Seitenairbags optimal abstützen und so ihre best*mögliche Wirkung entfalten. Aktiviert werden zudem die automatische Türverriegelung und die Warnblinkanlage. Das „proaktive Insassenschutzsystem“ bündelt diese PreCrash-Basisfunktionen nun wie skizziert mit den Parametern von „PreCrash Front“, „PreCrash Seite“, „PreCrash Heck“, „Rollover“ und „Multikollision“. Dazu nutzt das System die vorhandenen Sensoriken, um eventuelle Unfälle bestmöglich vorab zu detektieren.

„Stauassistent inklusive Baustellenassistent“. Der Touareg wird optional mit dem sogenannten „großen Fahrerassistenzsystem-Paket“ auf den Markt kommen. Es besteht aus dem „Stauassistent inklusive Baustellenassistent“, dem Spurhalteassistenten „Lane Assist“ (Serie in Europa), der automatischen Distanzregelung „ACC“ (mit Stop-and-Go-Funktion), dem „Emergency Assist“ (kontrolliertes Stoppen beim Ausfall des Fahrers), dem neuen „Kreuzungsassistent“, dem Spurwechselassistent „Side Assist“ mit „Rear Traffic Alert“ sowie dem „proaktiven Insassenschutzsystem“. Durch die Fusion der verschiedensten Systeme übernimmt der „Stauassistent inklusive Baustellenassistent“ bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h beim Loslassen des Lenkrades zeitbegrenzt automatisch die Längs- und Querführung (Bremsen, Beschleunigen, Lenken).

„Trailer Assist“. Der „Trailer Assist“ nimmt dem Fahrer das komplizierte Umdenken ab, dass er beim Rückwärtsrangieren mit einem Gespann das Lenkrad nach links einschlagen muss, damit der Anhänger nach rechts abbiegt – und umgekehrt. Generell war es zudem ein Ziel, auch das exakte Zurücksetzen geradeaus über längere Distanzen einfacher zu gestalten. Das alles funktioniert mit dem „Trailer Assist“ nun fast wie von selbst. Um einen Touareg mit Anhänger von einer Straße rückwärts in eine Einfahrt oder Parkbucht zu rangieren, hält der Fahrer an einer geeigneten Stelle an und legt den Rückwärtsgang ein. Via Tastendruck wird das System aktiviert. Im Kombiinstrument werden nun der aktuelle und der mögliche Fahrwinkel visualisiert. Dies geschieht auf Basis von Bildverarbeitungsalgorithmen aus den Daten der Rückfahrkamera, die den Knickwinkel des Anhängers beobachtet und auswertet. Mit Hilfe des Spiegeleinstellschalters, der dabei als eine Art Joystick fungiert, kann der Fahrer die gewünschte Fahrtrichtung seines Gespanns einstellen. Der Touareg übernimmt die vorgegebenen Lenkbefehle des Fahrers, der selbst wiederum lediglich Gaspedal und Bremse bedient. Die Ausrichtung des Gespanns erfolgt durch das automatische Ansteuern der elektromechanischen Servolenkung.

„Multikollisionsbremse“ 2.0. Rund 25 Prozent aller Unfälle mit Personenschäden sind Kollisionen, die nach dem eigentlichen Erstunfall passieren. Solche Folgekollisionen können durch die serienmäßige „Multikollisionsbremse“ womöglich vermieden oder deren Schwere zumindest verringert werden. Nach einer Kollision und im Rahmen der Grenzen des Systems leitet die „Multikollisionsbremse“ automatisch eine Bremsung ein, noch bevor der Fahrer reagieren kann. Im Touareg kommt nun die Generation 2.0 der „Multikollisionsbremse“ zum Einsatz. Die Abbremsung erfolgt jetzt bis zum Stillstand. Parallel werden dabei die präventiven Sicherheitsmaßnahmen des „proaktiven Insassenschutzsystems“ aktiviert. Darüber hinaus wird

die Intensität der stabilisierenden Vollbremsung auf bis zu 1g erhöht.

Matrix-LED-Scheinwerfer im Detail - Für den Touareg der dritten Generation wurde gemeinsam mit dem deutschen Automobilzulieferer HELLA eines der weltweit besten Scheinwerfersysteme entwickelt: die optionalen „IQ.Light – LED-Matrixscheinwerfer“. Sie punkten durch eine interaktive Lichtsteuerung, die Nachtfahrten komfortabler und sicherer macht. Zudem gelang es den Volkswagen Designern und Ingenieuren zusammen mit dem Team von HELLA, das dreidimensional gestaltete LED-Lichtsystem aus Scheinwerfern, Tagfahr-, Blink- und Abbiegelicht vollständig mit der souverän-charismatischen Frontpartie des Touareg verschmelzen zu lassen und ein unverwechselbares Tag- und Nachtlichtdesign zu gestalten.

128 LEDs pro Scheinwerfer. Die LED-Scheinwerfer nutzen eine Matrix aus Lichtpunkten – einzeln aktivierbare Leuchtdioden (LED). Die Matrix des Abblendlichtes wird dabei aus einer Platine mit 48 LEDs gebildet, die Platine des Fernlichtes ist mit 27 LEDs bestückt; angeordnet sind die LEDs im Abblend- und Fernlichtmodul ähnlich wie auf einem Schachbrett. Zu den insgesamt 75 Leuchtdioden des Abblend- und Fernlichtes addieren sich diverse weitere LEDs: Inklusive Vorfeldausleuchtung sowie den sogenannten Signalfunktionen (Tagfahr- und Positionslicht sowie animiertes Blinklicht) kommen pro Scheinwerfer insgesamt 128 LEDs zusammen. Der Touareg nutzt also vorn in den verschiedenen Segmenten des linken und rechten Scheinwerfers die Power von insgesamt 256 LEDs, um die Nacht taghell und sicherer zu machen.

Intelligente Lichtfunktionen. Über die 75 LEDs des Abblend- und Fernlichtes sowie sieben Vorfeld-LEDs (in fünf Reflektorkammern) und drei Abbiegelicht-LEDs werden diverse intelligente Lichtfunktionen von der Elektronik des Touareg aktiviert. Der entsprechende Rechner nutzt dazu die Signale der Frontkamera, die digitalen Kartendaten des Navigationssystems, die GPS-Signale, den Lenkeinschlag sowie die aktuelle Geschwindigkeit, um in Sekundenbruchteilen punktgenau die einzelnen LEDs für das jeweils beste Licht zu aktivieren. Via „Dynamic Light Assist“ schaltet der Fahrer das Dauerfernlicht ein. Den Rest – etwa Abblenden, Aufblenden, Stadtlicht, optimales Autobahnlicht oder Offroadlicht – erledigt der Touareg selbst. Da die neuen Matrixscheinwerfer kamerabasiert mit stets höchster Leuchtkraft arbeiten, machen sie Personen, Gegenstände, andere Fahrzeuge und Tiere sichtbar, die mit konventionellen Scheinwerfersystemen im Dunkel der Nacht weniger früh und gut erkennbar wären. Das Plus an Leuchtkraft und optimierter Ausleuchtung ist deutlich spürbar. Interessant: Der Vergleich zwischen den bereits sehr guten Xenon-Scheinwerfern des Vorgängers und dem neuen Touareg LED-System ergibt bei Fernlicht ein Reichweitenplus von mehr als 100 Metern für die „IQ.Light – LED-Matrix*scheinwerfer“. Die interaktiven Scheinwerfer arbeiten bereits ähnlich wie in einem Wagen mit autonomen Fahrmodus: Die Frontkamera registriert zum Beispiel hell beleuchtete Gebiete als „bewohnt“; der Touareg schaltet in diesem Fall automatisch von Fern- auf Abblendlicht um. Anhand der digitalen Kartendaten und GPS-Signale des Navigationssystems erkennt der Touareg mit „IQ.Light – LED-Matrixscheinwerfern“ zudem den Wechsel vom Rechts- auf Linksverkehr. Geht die Reise etwa vom englischen Dover in das französische Calais, passt

das System beim Erreichen des Festlandes automatisch die Lichtverteilung an. Die Lichtfunktionen der „IQ.Light - LED-Matrixscheinwerfer“ im Detail:

Stadtlicht: Besonders breiter Lichtkegel mit Fokussierung auf die Seiten; bis 50 km/h aktiv

Landstraßenlicht: Abblendlicht mit breiter Lichtverteilung in Richtung Straßenrand

Begegnungslicht: Dauerhaftes Fernlicht auf der Landstraße, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden

Autobahnabblendlicht: Schmalerer Lichtkegel, fokussiert auf eine hohe Reichweite bei höheren Geschwindigkeiten

Autobahnfernlicht: Schmalerer Lichtkegel, fokussiert auf eine hohe Reichweite bei höheren Geschwindigkeiten, sobald keine anderen Verkehrsteilnehmer geblendet werden

Überhollicht: Punktgenaues Fernlicht bei Überholvorgängen ohne zu blenden. Das System erkennt, dass der Touareg seitlich ausschert; dieser seitliche Bereich wird nun stärker ausgeleuchtet

Fernlicht: Manuell aktiviertes Fernlicht, um bewusst alle 75 LEDs der Scheinwerfer für eine maximale Ausleuchtung zu nutzen. Im Gegensatz zum Autobahnfernlicht ist der Lichtkegel breiter

Schlechtwetterlicht: Reduziert die nächtliche Eigen- und Fremdblendung auf regennasser Fahrbahn. Es wird aktiviert, sobald der Regensensor Niederschlag erfasst. Die störende Reflexion des Scheinwerferlichtes auf der nassen, spiegelnden Fahrbahnoberfläche direkt vor dem Fahrzeug wird verringert, indem das „IQ.Light“ die Beleuchtungsstärke in diesem Bereich reduziert

Schilderentblendung: Punktgenaues Ausblenden des Fernlichtes auf Schildern, damit das reflektierte Licht der Scheinwerfer den Fahrer nicht blendet

Offroadlicht: Besonders kräftiges Abblendlicht, fokussiert auf die Breite, um Hindernisse im Gelände besser erkennen zu können

Markierungslicht (bei „Nightvision“): Fokussiertes Anblitzen der per „Nightvision“ (Infrarotkamera) erkannten Menschen ohne zu blenden, um sie für den Fahrer besser erkennbar zu machen

LED-Rückleuchten. LED-Technologie kommt auch für die Rückleuchten zum Einsatz. Durch das Design und die LED-Konturen entsteht so im Heckbereich eine unverwechselbare Nachtlucht-Signatur. Bei Tag und Nacht markant sichtbar und mit einer optionalen Signalwirkung ausgestattet: das Bremslicht mit prägnanter Umschaltung der LED-Flächen („Klick-Klack-Effekt“). Animiert („wischend“) ausgeführt sind in der Topversion zudem auch die hinteren Blinker.

Motoren und Antrieb im Detail - Plug-In-Hybridantrieb, V6 und V8. Volkswagen wird den Touareg zuerst für China mit einem neuen Plug-In-Hybridantrieb (270 kW / 367 PS Systemleistung) anbieten. Der genaue Starttermin des Touareg mit Plug-In-Hybridantrieb in Europa ist aktuell noch offen; dort wird es zuerst zwei V6-Diesels mit 170 kW / 231 PS und 210 kW / 286 PS geben. Folgen werden zudem für verschiedenste Märkte ein V6-Benziner (250 kW /

340 PS) und ein V8-Turbodiesel (310 kW / 421 PS). Der 231-PS-TDI entwickelt ein maximales Drehmoment von 500 Nm; im Fall des 286-PS-TDI sind es 600 Nm. Der TSI kommt auf ein höchstes Drehmoment von 450 Nm, der V8-entwickelt beachtliche 900 Nm. Dieses Leistungs- und Drehmomentspektrum garantiert die höchsten Anhängelasten im Segment.

Allradantrieb 4MOTION. Der neue Touareg ist auch in der dritten Generation serienmäßig mit permanentem Allradantrieb (4MOTION) ausgestattet. Gekoppelt ist der Allradantrieb an ein ebenfalls serienmäßiges 8-Gang-Automatikgetriebe (Schaltung per „Shift by Wire“, Ganganzeige im Griff und in den Instrumenten), das Antriebsmomente von bis zu 1.000 Nm übertragen kann. Als Verteilergetriebe für den Kraftfluss zwischen Vorder- und Hinterachse fungiert ein selbstsperrendes Mittendifferenzial mit asymmetrisch-dynamischer Momentenverteilung. Maximal 70 Prozent der Antriebskraft gelangen dabei an die Vorderachse, bis zu 80 Prozent an die Hinterachse.

4MOTION Active Control. Der serienmäßig allradgetriebene Touareg besitzt eine 4MOTION Active Control mit Fahrprofilauswahl. Bedient wird das System über einen sogenannten Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole. Über ihn aktiviert der Fahrer vier übergeordnete Modi und verschiedene Popup-Menüs. Dreht er den runden Schalter nach links, gelangt er in die Straßen-Profile. Wird der Schalter nach rechts gedreht, öffnen sich die Offroad-Profile. Durch die 4MOTION Active Control lassen sich so in Sekundenschnelle alle relevanten Assistenzsysteme an die Antriebssituation anpassen. Ebenfalls serienmäßig: die Fahrprofilauswahl. Dabei kann der Fahrer je nach Serien- und Sonderausstattung individuell die Parameter für das Automatikgetriebe, die Klimaautomatik, die Lenkung, verschiedene Assistenzsysteme, die 4-Corner-Luftfederung sowie die automatische Distanzregelung (ACC) und das Ansprechverhalten des Motors steuern.

Die Fahrprofilauswahl im Detail. Die fünf serienmäßigen und vier optionalen Fahrprofile können über ein entsprechendes Menü im Infotainmentsystem und/oder die 4MOTION Active Control gewählt werden.

Die Onroad-Fahrprofile im Überblick

- „Eco“ (verbrauchsoptimiert)
- „Comfort“ (komfortoptimiert für lange Strecken)
- „Normal“ (ausgewogener Standard)
- „Sport“ (erhöhte Dynamik)
- „Individual“ (Parameter individuell wählbar)

Die Offroad-Fahrprofile im Überblick

- „Snow“ (für glatte Fahrbahn optimiert)
- „Offroad Auto“ (optional mit „Offroad-Paket“ / optimiert für allgemeine Offroad-Situationen)
- „Sand“ (optional mit „Offroad-Paket“ / auf tiefen Sand abgestimmt, ohne Berganfahrhilfe)
- „Schotter“ (optional mit „Offroad-Paket“ / für leichtes Terrain wie Feldwege)
- „Offroad Expert“ (optional mit „Offroad-Paket“ / Offroad-Parameter individuell wählbar)

Offroad-Paket. Die optionalen Fahrprofile des Touareg sind in Verbindung mit dem als Sonderausstattung erhältlichen Offroad-Paket erhältlich. Es beinhaltet parallel zu den zusätzlichen Fahrprofilen unter anderem zwei Abschleppösen, einen von 75 auf 90 Liter vergrößerten Kraftstofftank sowie ein Unterbodenschutzsystem mit Kühlerschutz, einen verstärkten Unterfahrschutz, ein Schutzteil für die 12V-Batterie, einen besonders robusten Aeroboden sowie einen Tankschutz und einen Steinschlagschutz.

3,5 Tonnen Anhängelast und neue Anhängerkupplung. Als einer von wenigen Pkw ist auch der neue Touareg für Anhängelasten von bis zu 3,5 Tonnen ausgelegt (gebremst, bis acht Prozent Steigung). Aufgrund seiner Fahrwerkskonfiguration, des permanenten Allradantriebs und drehmomentstarker V6- und V8-Motoren bewältigt der Touareg diese Anhängelasten souverän. Wie der Vorgänger, so wird voraussichtlich auch der neue Touareg dementsprechend wieder zu einem hohen Prozentsatz mit Anhängerkupplung konfiguriert und bestellt. Sie wurde neu entwickelt und bietet nun maximalen Komfort, da der Kugelhals der Anhängervorrichtung vollelektrisch per Tastendruck aus dem Fahrzeugboden ein- und ausgefahren wird. Dank eines neuen Systems der Anhängerkupplung können fortan zudem Fahrradträger für bis zu vier statt drei Rädern montiert werden.

Fahrwerk im Detail - as Fahrwerk des neuen Touareg wurde in weiten Teilen neu entwickelt, um sowohl die Komfort- als auch Dynamikeigenschaften weiter zu perfektionieren. Optional wird Volkswagen für den Touareg wieder eine 4-Corner-Luftfederung mit elektronisch geregelten Dämpfern anbieten; sie wurde deutlich weiterentwickelt. Eine komplette Neuentwicklung ist der aktive Wankausgleich mit elektromechanisch verstellbaren Stabilisatoren. Ebenfalls neu entwickelt wurde eine Allradlenkung, die das große SUV ähnlich agil und wendig wie ein kompaktes SUV werden lässt. Generell kommen Fünflenkerachsen in leichter Aluminium-Stahl-Bauweise zum Einsatz.

Aktiver Wankausgleich. Eine Neuentwicklung ist der adaptive Wankausgleich. Fortan wird er – aufgrund seines konstruktiven Aufbaus – als „elektromechanische, aktive Wankstabilisierung“ („eAWS“) bezeichnet. Die zwei wichtigsten Bauteile der eAWS sind die Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse. Konventionelle Fahrwerke sind vorn und hinten mit einem Stahl-Stabilisator ausgestattet, der sich jeweils von einer Achsseite zur anderen spannt. In Kurven (oder beim Überfahren von größeren Bodenunebenheiten mit nur einer Fahrzeugseite) verdrehen sich die zwei Seiten des Stabilisators gegeneinander. Die Kinematik bewirkt dabei, dass die Wankneigung des Wagens in Kurven reduziert wird. Mit der aktiven Wankstabilisierung „eAWS“ klappt das noch besser:

Elektromechanische Stabilisatoren. Um die Grenzen der Fahrphysik zu erweitern, verfügt der mit eAWS ausgestattete Touareg über elektromechanische Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse. Ein zentrales Steuergerät koordiniert ihren Einsatz. Die zwei Seiten des jeweiligen Stabilisators sind in diesem Fall über einen Stellmotor miteinander verbunden. Je nach Fahrsituation werden die zwei Stabilisatorhälften mittels Elektromotor gegeneinander verdreht

(versteift) oder entkoppelt. Die notwendige hohe Spannung von 48 Volt zum Aktivieren der starken Elektromotoren wird kurzzeitig über sogenannte „Super Caps“ (Kapazitätsspeicher) aufgebaut. Die Seitenneigung des Touareg wird in Kurven durch die aktiven Stabilisatoren signifikant verringert. Auf einseitig unebenen Straßen verbessert sich zudem deutlich der Geradeauslauf. Im Gelände indes kann durch die elektromechanische Entkopplung der Stabilisatoren die Verschränkung der Achsen und damit die Traktion verbessert werden.

Allradlenkung. Ein weiteres Novum an Bord eines Volkswagen ist die optionale Allradlenkung. Denn je nach Fahrsituation werden alle vier Räder gleichzeitig eingeschlagen. Die Allradlenkung trägt dazu bei, dass der Touareg zu den agilsten großen SUV gehört. Im Wesentlichen beeinflusst die Allradlenkung zwei Fahrzustände: Geschwindigkeiten von unter 37 km/h und solche über 37 km/h. Bis 37 km/h schlagen die Hinterräder automatisch im entgegengesetzten Winkel zu den Vorderrädern ein. Dadurch verbessert sich die Agilität und die Wendigkeit. Besonders beim Rangieren macht sich der mit Allradlenkung um einen Meter von 12,19 auf 11,19 Meter verkleinerte Wendekreis bemerkbar. 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.

Weiterentwickelte 4-Corner-Luftfederung. Die neue Generation der 4-Corner-Luftfederung perfektioniert nicht nur den Komfort, sondern ebenso die Aerodynamik und Fahrten in unwegsamem Gelände. Das neue, offene Luftfedersystem arbeitet ebenso schnell wie geräuschlos und ist unempfindlich gegenüber Temperatur- und Außendruckschwankungen (etwa im Gebirge). Standardmäßig befindet sich die Luftfederung im „Normal-“ respektive „Comfortniveau“. Darüber hinaus steht das um 25 mm höhere „Geländeniveau“ sowie ein um insgesamt 70 mm erhöhtes „Sondergeländeniveau“ zu Verfügung. Bei Geschwindigkeiten ab 120 km/h wird das Fahrwerk über die Luftfederung automatisch um 15 bis 25 mm abgesenkt (Tiefniveaus), um den Luftwiderstand zu reduzieren und das Fahrverhalten anzupassen. Last, but not least steht ein „Beladeniveau“ (minus 40 mm) zur Verfügung, das das Ein- und Ausladen des Kofferraumes erleichtert.

Luftfederung optimiert Offroad-Parameter. Je nach Federung ändern sich die Offroad-Parameter. Identisch sind sowohl mit Stahl- als auch Luftfederung die maximale Steigfähigkeit (60 Prozent) und Querneigung (35 Grad). Die vorderen und hinteren Böschungswinkel erhöhen sich indes mit Luftfederung von 25 auf bis zu 31 Grad. Auch der Rampenwinkel steigt: von 18,5 auf bis zu 25 Grad. Da die Bodenfreiheit mit Luftfederung erhöht werden kann, steigt auch die maximale Wat-Tiefe (von 490 auf bis zu 570 mm). Die manuell einstellbaren Level der Luftfederung werden über einen Dreh-Drückschalter in der Mittelkonsole aktiviert.