

Meine Probefahrt mit dem Touareg Typ CR

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. August 2018 um 20:11

Hallo zusammen,

hier mein Bericht zur einer Probefahrt Anfang dieser Woche. Mein Dank gilt dem [Autohaus Ernst](#) aus Mannheim für die Überlassung vom Fahrzeug. Der Text gibt rein meine persönliche Meinung und Einschätzung vom neuen Touareg Typ CR wieder. Viel Spaß beim Lesen.

Das Wichtigste in Kürze: der neue Touareg hat ein modernes und ansprechendes Design, wobei das aktuelle Markengesicht etwas gewöhnungsbedürftig ist. Optional wird sehr viel interessante Technik angeboten, was den Wagen allerdings auch deutlich teurer im Vergleich zum Vorgänger macht. Trotz gesteigerter Abmessungen fährt sich der Dicke sehr „leichtfüßig“ und der Verbrauch ist merklich gesunken. Schwächen finden sich beim empfindlichen Kunststoff Dekor im Innenraum, der jetzt noch mehr eingeschränkten möglichen Kombinationen bzgl. Lack- und Lederfarben und der zur Zeit verfügbaren Motorisierung.

Nachdem ich schon Ende Februar einen kurzen Blick auf den neuen Touareg (Typ CR) werfen durfte, hatte ich nun endlich Gelegenheit, den SUV zur Probe zu fahren. Das Objekt der Begierde war ein V6 TDI mit 286 PS mit LF inklusive Hinterachslenkung auf 20“ Reifen. Der erste Eindruck zeigt eine gute Verarbeitung, keine offensichtlichen Mängel bzw. Klappergeräusche. Die Türen liegen trotz Gewichtseinsparung gut in der Hand, schließen aber manchmal ein wenig schwer gängig. Die Übersicht vom Fahrerplatz nach vorne ist wegen der vielen Konturen im Blech der Motorhaube deutlich besser, als bei den früheren Modellen. Eine kleine Enttäuschung ist das Design des Lenkrades, hier gibt es kaum Unterschiede zu den anderen VW Modellen der unteren Preisklassen - da fehlt eindeutig das viel vom Hersteller zitierte Oberklasse Niveau. Der Zugewinn an Länge und Breite kommt neben dem Gepäck- auch dem Innenraum zu Gute, man fühlt sich fast eine Klasse höher angesiedelt. Das neue optionale Armaturenbrett zieht so gleich die Blicke auf sich, einzig die Naht zwischen den beiden Bildschirmen stört den positiven Gesamteindruck. Allerdings bleibt fest zu halten, dass man ohne vorheriges Studium der Bedienungsanleitung massiv überfordert ist. Bis auf das Drehrad für die Lautstärke vom Radio muss alles über das „Innovision Cockpit“ gesteuert bzw. bedient werden. Das hat natürlich seine Tücken und dauert eine gewisse Zeit, bis man sich durch die verschiedenen Ebenen gearbeitet hat.

Die Klimatisierung funktioniert auch an diesem Tag mit 40 Grad Außen- und eingestellter Innentemperatur von 23,5 Grad sehr gut. Der neue Luftausströmer oberhalb vom TFT arbeitet zugfrei, allerdings könnten sensible Personen sich durch den Luftzug bei Annäherung etwas gestört fühlen, denn dieser ist nicht individuell einstellbar. Ein Ärgernis ist und bleibt der Kunststoff in Hochglanz Optik: Nicht nur in der Mittelkonsole, sondern jetzt auch großflächig auf

der Innenseite der Türen verbaut. Schon nach wenigen Handgriffen sind diese Flächen verschmutzt - der Passagier fragt sich, wo er nur seine Unterarme und Finger platzieren soll, ohne seine Spuren zu hinterlassen. Eine Möglichkeit, den Neuen abseits befestigter Straßen zu testen, ergab sich an diesem Tag leider nicht. Allerdings weiß ich aus zuverlässiger Quelle, dass der Dicke auch ohne Untersetzung im Gelände eine überdurchschnittlich gute Figur macht. Wirklich große Abstriche im Vergleich zu den beiden Vorgänger Modellen müssten angeblich nicht gemacht werden. Einzig allein die Tatsache, dass sich VW für eine neue und seltene Reifengröße ab 20" entschieden hat, macht einem den Wechsel auf GJR oder gar Offroad fähige Reifen derzeit unmöglich. Da muss man schon auf die optisch weniger attraktiven kleineren Größen zurück greifen, welche an dem Auto irgendwie unharmonisch bzw. wenig attraktiv aussehen.

Schon auf den ersten Kilometern fällt auf, dass der Wagen deutlich leiser geworden ist. Im Vergleich zu meinem Vorgänger Modell, welcher mit Doppelverglasung ausgestattet ist, scheint der neue Touareg auch mit Standard Glas genauso gut akustisch abgeschirmt. Überhaupt merkt man, dass VW einen Schwerpunkt auf den Komfort gelegt hat. Trotz der großen Räder federt der Wagen exzellent, die Hinterachslenkung ist ein absolutes Highlight und gehört für mich zu den „Must Have“. Man hat das Gefühl in einem wesentlich kleineren handlicherem Auto zu fahren und das merkt man gerade auf engen und winkeligen Straßen im städtischen Verkehr. Etwas Gewöhnungsbedürftig ist die neue Lenkung: sehr leichtgängig und beim optionalen Spurhalte Assistenten wird jetzt aktiv gegengelenkt. Letzteres ist zwar ein Zugewinn an Sicherheit, aber irgendwie fühlt man sich teilweise bevormundet. Eine weitere Neuerung ist die elektrische Kofferraum Abdeckung in Kombination mit der elektrischen Heckklappe. Endlich ist Schluss mit der blockierten Sicht nach hinten, wenn man das Zurückschieben der Abdeckung vergessen hat. Auch neu, die Isofix Befestigungen auf der Rückbank liegen jetzt offen zwischen Rückbank und -lehne. Leicht zu erreichen, aber die kleinen Kunststoffteile als Abdeckung könnten schnell verloren gehen.

Etwas ungewöhnlich zeigt die aktuelle Version des V6 TDI im Gegensatz zu den letzten beiden Versionen wieder eine leichte Verzögerung beim Beschleunigen - nicht übertrieben, aber deutlich spürbar. Das wird hoffentlich in naher Zukunft mit einem Update noch korrigiert. Der Vorführer hatte auch das neue Headup Display verbaut - die perfekte Aufsplittung der wichtigen Informationen habe ich für mich in der kürze der Zeit zwar noch nicht gefunden, aber dieses ist sicherlich eine tolle Ergänzung zum neuen digitalen Armaturenbrett. Des Weiteren waren noch „Nightvision“ und „Dynaudio“ an Board. Beides sind tolle Features und für jeden eine Überlegung wert; nur wird der Besitzer in der Regel Prioritäten bei den zahlreichen Extras setzen müssen. Womit wir abschließend zum Kapitel Kosten kommen (müssen): grundsätzlich ist der neue Touareg in der Grundausstattung nur wenig teurer geworden. Wenn man aber viele der neuen Features bei der Bestellung ankreuzt - und sind wir ehrlich, wer möchte in dieser Fahrzeugklasse auf viele solcher Dinge bei einem Neuwagen verzichten - kommen wir schnell in Regionen jenseits der € 90.000,00 bei einigermaßen solider Ausstattung. Ganz zu schweigen, wenn so gut wie alles rein soll: dann sind wir weit über der Hundert Tausender Marke. Das könnte für VW noch zum Problem werden, wenn die Stammkundschaft sich solche ungewohnt

hohen Beträge nicht mehr leisten will oder kann. Schon während der ersten Monate, wo die Nachfrage im Allgemeinen hoch ist, wurden bisher die Verkaufszahlen mit attraktiven Verkaufsförderungen entsprechend „angeregt“.

Abschließend bleibt festzuhalten: das dritte Modell vom großen SUV von Volkswagen ist ein tolles Fahrzeug geworden. Der Verbrauch lag nach 100 km Fahrt im gemischten Fahrzyklus laut MFA bei guten 7,9 Liter. Er überzeugt mich in fast allen Punkten und so werde ich wohl für 2019 meinen 6. Touareg bestellen. Leider ist die Farbpalette weiterhin zum großen Teil wieder konservativ ausgerichtet. Die beiden einzigen farbintensiven Serien Lackierungen (Malbec Red und Aquamarin Blue) hatte ich ja schon mit den beiden letzten Dicken, aber man kann sich ja wieder mit einer Folierung in kräftiger Farbe behelfen. Der V6 3.0 TSI überzeugt ja schon im Schwester Modell von Porsche, kann aber leider noch nicht im Neuen gefahren werden. Dieser wird nun erst Ende Januar im Konfigurator auftauchen, vom Hybrid ganz zu schweigen. Für mich in der heutigen Zeit nicht ganz nachvollziehbar, dass ein neues Oberklasse SUV ausschließlich nur mit Diesel Motorisierung in den Markt eingeführt wird. Aber anscheinend verlangt die Kundschaft von VW das momentan so ...

Grüße von Stephan 