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.

Beitrag von „dochombre“ vom 23. März 2018 um 11:59

Klasse Bericht, Arndt - vielen Dank dafür
Macht Laune auf MEEEEEHR

gglg
Markus

Beitrag von „Lollo050968“ vom 23. März 2018 um 12:34

Arndt & Robert:

Gruß

Lollo

Beitrag von „samuel.t“ vom 23. März 2018 um 13:57

Vielen Dank für desen informativen und gut geschriebenen Bericht!

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. März 2018 um 14:37

Hallo zusammen,

vielen Dank an die beiden Kollegen Arndt und Robert für diesen wunderbaren Bericht. Ich selbst hatte vor einiger Zeit selbst auch die Gelegenheit, ein noch teilweise getarntes Vorserien-Fahrzeug live erleben zu dürfen und war total begeistert. An die Front werde ich mich sicherlich noch gewöhnen, Seitenansicht und Heck finde ich modern und äußerst gelungen - der Innenraum überzeugt absolut. Letztendlich bleibt allerdings abzuwarten, was kostet der ganze Spass und inwieweit ist der Benziner eine Alternative zum V6 TDI. Der Plugin-Hybrid wird sicherlich sehr teuer und damit eher unwirtschaftlich, es sei denn, die Politik wird diese Technik endlich mal angemessen fördern ...

Gratulation an VW für die Neuauflage des Dicken - so steht der Anschaffung des 6. Touareg in 2019 aus heutiger Sicht nichts im Wege

Grüße von Stephan

Beitrag von „Rainer S“ vom 23. März 2018 um 15:03

Hallo, Danke,

SUPER BERICHT

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 23. März 2018 um 15:16

Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
Und wer bezahlt die?
Sind wir eine Werbeplattform?

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 16:04

> Zitat von Napfkuchen

> Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
> Und wer bezahlt die?
> Sind wir eine Werbeplattform?

Sag mal, geht's dir eigentlich noch gut?

Kopfschüttelnde Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 23. März 2018 um 16:53

> Zitat von Napfkuchen
>
> Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
> Und wer bezahlt die?
> Sind wir eine Werbeplattform?

Was hast Du denn dazu beigetragen? Wieviele Stunden hast Du Dich hier für die Gemeinschaft eingebracht?

Wenn Du irgendwann mal auf 10% des Stundeneinsatzes eines Erics, Stephans, Ulis, Roberts oder mir für dieses Forum kommst , dann kannst Du Deine Klappe so weit aufreissen und so dämliche Unterstellungen posten.

Beitrag von „Lollo050968“ vom 23. März 2018 um 17:41

> Zitat von Napfkuchen
>
> Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
> Und wer bezahlt die?
> Sind wir eine Werbeplattform?

OT: Ich werde mal ausfallend: Schleich Dich ins MT Forum.

Gruß

Lollo

P.S. Wir werden nach der selbstverordneten T Pause bestimmt wieder schwach😜

Beitrag von „heland“ vom 23. März 2018 um 17:43

> Zitat von Napfkuchen
>
> Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
> Und wer bezahlt die?
> Sind wir eine Werbeplattform?

Also ich fand den Beitrag sehr informativ und faktenorientiert. Was erwartest du von einem Pressetext? Das VW sein neues Fahrzeug kritisch betrachtet??? Das ist kein Autotest, den kannst du irgendwann in der Autobild o.Ä. lesen. Natürlich wird eine positive Einstimmung der Zielgruppe angestrebt und VW weiß um den Wert eines solchen fahrzeugspezifischen Forums.

Und ein Forum wie Touareg-Freunde entsteht ja nicht einfach so. Um die Mitglieder gut und frühzeitig zu informieren, bedarf es ebenso guter Kontakte zu den Verantwortlichen von VW. Und diese werden hier seit Jahren gepflegt und ausgebaut. Klar, es ist eine Win-Win Situation.

Außerdem versteht sich ein solches Forum nicht als Autotester. Lediglich können Mitglieder ihre Erfahrungen und subjektiven Meinungen austauschen und meinetwegen auch darüber streiten. Eine Kritik vor Auslieferung und ohne persönlichen Kontakt mit dem Fahrzeug wäre dem Verständnis nach noch nicht möglich und sowieso zu verfrüht. Lt. Homepage wird der Touareg auch erst als **"seriennahe Studie"** tituliert! Ich denke hier wird dem Aspekt Rechnung getragen, dass es noch Unsicherheiten in Bezug auf die legislativen und judikativen Rahmenbedingungen in Bezug der Abgasvorschriften gibt.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. März 2018 um 17:51

> Zitat von heland
>
> Also ich fand den Beitrag sehr informativ und faktenorientiert. Was erwartest du von einem Pressetext?

Hallo zusammen,

nur zur Info: der Text hier im Thema ist von unseren beiden Usern *Arndt* und *coala* verfasst und kein Pressetext von VW - diese findet ihr **hier**. Die beiden fahren seit über 10 Jahren aus Überzeugung TOUAREG und können somit auf reichlich Erfahrung zurück greifen und den Neuen somit gut vergleichen, wenn auch natürlich subjektiv

Grüße von Stephan

Beitrag von „Realist“ vom 23. März 2018 um 18:11

Jeder kann seinen PC ja ausschalten wenn ihm was nicht passt. SEHR INFORMATIVER Bericht. Danke
Mit bestem Gruss
Realist

Beitrag von „macko“ vom 23. März 2018 um 18:15

Servus,

danke Arndt und Robert für den tollen Bericht!

R-Line Weiß; Chrom schaut 👍👍 aus!

Wie schaut's mit Active Sound aus? Konntet ihr da was in Erfahrung bringen?

LG
Marco

Beitrag von „heland“ vom 23. März 2018 um 18:23

> Zitat von Sittingbull
>
> nur zur Info: der Text hier im Thema ist von unseren beiden Usern *Arndt* und *coala* verfasst und kein Pressetext von VW - diese findet ihr **hier**. Die beiden fahren seit über 10 Jahren aus Überzeugung TOUAREG und können somit auf reichlich Erfahrung zurück greifen und den Neuen somit gut vergleichen, wenn auch natürlich subjektiv
>
> Grüße von Stephan

Da vor der Präsentation ja noch niemand so ein Auto fahren und messen konnte, wird die forenspezifische Aufarbeitung sicherlich trotzdem auf Basis von VW zur Verfügung gestellten Informationen, Texten, Foto´s etc. heraus entstanden sein, was aber völlig legitim ist und wie soll´s auch anders funktionieren.

Die Aufarbeitung dieses Materials spezifisch für die Anforderung des Forums

spricht doch noch mehr dafür, dass man sich hier nicht als Vertreter von Volkswagen sieht, sondern als DL für die User. Die Diskussion um "Werbung" gab es ja in der Vergangenheit bereits in Zusammenhang der Finanzierung einer solchen Plattform. Hier hat man sich klar positioniert. Dann Arndt und coala umso mehr Anerkennung und Danke für den Bericht.

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 18:31

> Zitat von heland
>
> Da Beide ja noch keinen Zugang zum Fahrzeug hatten [...]

Servus,

selbstverständlich hatten wir Zugang zum Fahrzeug - sogar zu mehreren verschiedenen Ausstattungsvarianten - und konnten alles anschauen, anfassen und ausprobieren. Siehe z. B. auch die Einschätzung zum Dynaudio Soundsytem, das wir mit "Hotel California" auf eine kleine Pegelprobe gestellt haben

Und wer es immer noch nicht glauben mag :D:

345A5314.jpg

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 23. März 2018 um 18:36

> Zitat von coala
>
> . Siehe z. B. auch die Einschätzung zum Dynaudio Soundsytem, das wir mit "Hotel California" auf eine kleine Pegelprobe gestellt haben

Du Weichei hast ja nur die halbe Portion Dynaudio vertragen.

Marco, kein Vergleich mehr mit den Vorgängersystem im Dicken. Das System klingt immer noch genau so klar und brilliant, jetzt aber mit richtig und ich meine wirklich richtig fettem Bass. Man hat nicht nur das Gefühl im Konzertsaal zu sitzen, sondern mitten im Tonstudio, da durch das Dolby 7.1 der Klang von allen Seiten auf die Passagiere wirkt.Steht bei mir bereits ganz obern auf der Optionsliste.

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 18:39

> Zitat von Arndt
>
> Du Weichei hast ja nur die halbe Portion Dynaudio vertragen. [...]

[OT] **Ich** leide ja auch noch nicht unter Altersschwerhörigkeit [/OT]

Beitrag von „Meister W.“ vom 23. März 2018 um 18:41

...angenehmer Bericht.
Mal doof gefragt, wie groß ist der Tank? Kann man da schon was drüber sagen?

Sende Grüße

Wolfgang

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 18:45

Servus Wolfgang,

der Tank fasst 75 Liter. In Verbindung mit dem Offroad-Paket sind es 90 l. Ob man den größeren Tank auch separat bestellen kann, das ist noch unklar.

Grüße
Robert

Beitrag von „Meister W.“ vom 23. März 2018 um 18:49

> Zitat von coala
>
> Servus Wolfgang,
>
> der Tank fasst 75 Liter. In Verbindung mit dem Offroad-Paket sind es 90 l. Ob man den größeren Tank auch separat bestellen kann, das ist noch unklar.
>
> Grüße
> Robert

Dann habe ich es doch richtig gelesen und danke aber für die schnelle Info. Fein, dann bleibt man beim tanken ja immer unter 100€.
Gibt es eigentlich schon Infos, wann man solch Teilchen mal live und in Farbe sehen kann? Einstiegspreis wäre unter 55.000?

Wolfgang (schon ein wenig aufgeregt)

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 18:59

Servus Wolfgang,

die Markteinführung soll für die KW25 geplant sein. Insofern dürften da auch die Händler ihre bereits bestellten Vorführer rein bekommen. Das ist aber eine Angabe, die ich nicht dahingehend beurteilen kann, ob das nun wirklich zeitlich so passieren wird.

Zu den Preisen gab es vor Ort noch keinerlei Angaben. Da wird man wohl abwarten müssen, bis die Preislisten kommuniziert werden und/oder das Fahrzeug im Konfigurator ist.

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 23. März 2018 um 19:13

> Zitat von macko
>
> [...] Wie schaut's mit Active Sound aus? Konntet ihr da was in Erfahrung bringen? [...]

Servus Marco,

davon war nicht die Rede. Und in unseren Presseinformationen, die wir noch als zusätzliche Info zugesandt bekommen haben, wird davon auch nichts erwähnt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 23. März 2018 um 20:49

Angeblich soll das Fahrzeug ab KW 14 in den Konfigurator aufgenommen werden.

Beitrag von „rebell“ vom 23. März 2018 um 21:21

Zunächst mal:
Schöner Bericht!

Frage:
Wie sieht denn das Cockpit ohne dieses Innovasion - Extra aus?
Gibt es davon auch Bilder?

Beitrag von „Arndt“ vom 23. März 2018 um 22:18

> Zitat von rebell
>
> Zunächst mal:
> Schöner Bericht!

Danke!

> Zitat
>
> Frage:
> Wie sieht denn das Cockpit ohne dieses Innovasion - Extra aus?
> Gibt es davon auch Bilder?

Keine Ahnung. Die 4 Ausstellungsfahrzeuge in HH waren mit allem ausgestattet was vorstellbar war.

In den offiziellen Pressefotos von VW gibt es auch keine entsprechenden Bilder.

Ich erwarte ähnliches wie beim T II, dort konnte man lange Zeit auch kein Auto ohne RNS850 bestellen. Der Aufpreis kam also immer drauf.

Beitrag von „Naturist“ vom 23. März 2018 um 22:53

Ein wirklich tolles Auto! Knight Rider trifft Off-Road!

Aber gibt es ein Reserverad oder Notrad damit?

Und vielen Danke für den Bericht!

Beitrag von „Hannes H.“ vom 24. März 2018 um 08:07

Vielen Dank an Arndt und Robert für den tollen Bericht, das habt ihr wirklich ausgezeichnet gemacht!

Gibt es eigentlich schon die Maße des Kofferraums? Der ist ja um über 100l gewachsen zum Vorgänger, ist der auch länger und breiter geworden?

MfG

Hannes

Beitrag von „juma“ vom 24. März 2018 um 08:47

Servus,

> Zitat von rebell
>
> […]
> Frage:
> Wie sieht denn das Cockpit ohne dieses Innovasion - Extra aus?
> Gibt es davon auch Bilder?

auf der volkswagen-hp habe ich zumindest eines vom rechten Teil entdeckt, das die Serienausstattung zeigt.

Beitrag von „Arndt“ vom 24. März 2018 um 08:55

> Zitat von Hannes H.

> Gibt es eigentlich schon die Maße des Kofferraums? Der ist ja um über 100l gewachsen zum Vorgänger, ist der auch länger und breiter geworden?

Hallo Hannes,

anständige Vermassungen des Kofferraums gibt es noch nicht. Aktuell gibt es nur diese beiden, wenig aussagen Bilder.

DB2018AL00210_large.jpgDB2018AL00209_large.jpg

Beitrag von „juma“ vom 24. März 2018 um 08:57

Servus,

> Zitat von Arndt
>
> Hallo Hannes,
>
> anständige Vermassungen des Kofferraums gibt es noch nicht. Aktuell gibt es nur diese beiden, wenig aussagen Bilder.

habt ihr etwa keinen metrischen Gliedermaßstab dabei gehabt? biggrin: Image not found or type unknown

---

Beitrag von „coala“ vom 24. März 2018 um 09:00

> Zitat von Hannes H.
>
> [...] Gibt es eigentlich schon die Maße des Kofferraums? Der ist ja um über 100l gewachsen zum Vorgänger, ist der auch länger und breiter geworden? [...]

Servus,

auch hier zitiert aus unserem Bericht: Gewonnen hat auch der Laderaum durch den **Längenzuwachs** des Touareg, mit aufgestellter Rückbank wuchs sein Volumen von 697 auf

810 Liter.

Da das Fahrzeug 7 mm niedriger wurde und die Heckscheibe nun schräger steht, wird der Laderaum wohl kaum höher geworden sein .

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 24. März 2018 um 09:04

> Zitat von juma
>
> Servus,
>
> habt ihr etwa keinen metrischen Gliedermaßstab dabei gehabt? :biggrin:

2 Stück waren dabei. Aber metrisch waren sie nicht. Eher Zentimetrisch.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 24. März 2018 um 09:32

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> auch hier zitiert aus unserem Bericht: Gewonnen hat auch der Laderaum durch den **Längenzuwachs** des Touareg, mit aufgestellter Rückbank wuchs sein Volumen von 697 auf 810 Liter.

Nach meinen Erfahrungen zwischen T1 und T2, da ist ja der Kofferraum lt. VW-Angabe von 555l auf 697l gewachsen, bin ich vorsichtig geworden. In der Praxis hat der T2 einen kleineren Kofferraum als der T1, der ist weder breiter noch länger geworden, dafür aber niedriger. Wie man da den Zuwachs gemessen hat, habe ich nicht verstanden. Ebenso habe ich unlängst in einem Test des neuen Cayenne (AutoBild mit Kofferraummaßen 0,96x1,07) auch keinen

Zuwachs gegenüber dem T2 gesehen, und der hat ja auch schon 745l angegeben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Meister W.“ vom 24. März 2018 um 16:53

...so gesehen, was sind denn 100l? M.E. ist das nicht viel. Hier mal etwas runder, da mal etwas weniger und schon habe ich 100l mehr, rechnerisch zumindest.
Man muss es glaube ich in Natura sehen.
Ich habe ja schon Angst vor den Preisen... Grundmodel 55, 2 Zylinder mehr 20, etwas Ausstattung noch einmal 20 und schwupps bin ich bei 75. Ich hätte mal früher anfangen sollen 2DM Stücke zu sammeln...

Also erst einmal warten...

Entspanntes WE wünscht

Wolfgang

Beitrag von „coala“ vom 25. März 2018 um 11:46

Servus zusammen,

nachdem ich diesbezüglich neue Informationen zum R-Line-Styling erhielt, habe ich dies im Bericht korrigiert, bzw. vervollständigt. Hier der entsprechende neue Passus, die Ergänzung ist rot markiert:

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.

Grüße
Robert

R-Line in der Version mit Chrom-Styling sieht dann so aus, farbliche Unterschiede gibt es übrigens auch in den Einfassungen der Seitenscheiben:

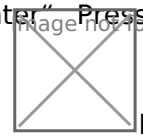
DB2018AU00198_small.jpg DB2018AU00201_small.jpg

Bildquelle und ©: Volkswagen Media Service

Beitrag von „RJK“ vom 25. März 2018 um 17:32

> Zitat von Sittingbull
>
> An die Front werde ich mich sicherlich noch gewöhnen, Seitenansicht und Heck finde ich modern und äußerst gelungen - der Innenraum überzeugt absolut.

Moin,

danke an Arndt und Coala für den guten und informativen Bericht. Man merkt, daß es kein „Marketing-getunter“ Pressetext ist, sondern die offene und ehrliche Einschätzung von Touareg-Freuden 

hinsichtlich der Front kann ich mir zur Zeit nicht vorstellen, mich daran zu gewöhnen. Ich verstehe nicht, warum Designer heute so stark mit gebrochenen Linien und Winkeln arbeiten müssen. Der Innenraum sieht wirklich gut aus. Was ich schade finde, daß 4% potentielle Nutzer von Terrain-Tech zu wenig sind, um den T auch weiterhin mit echten Geländeeigenschaften anzubieten. Ich werde meinen dann wohl noch lange behalten ...

Gruß

Rimbert

Beitrag von „Goka“ vom 25. März 2018 um 17:50

ich muss mich anschliessen ... das mit der Front wird dauern ... vielleicht in Schwarz einfacher ... .
Gruss Goka

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. März 2018 um 17:55

> Zitat von Goka
>
> ich muss mich anschliessen ... das mit der Front wird dauern ... vielleicht in Schwarz einfacher ... .

Ich würde mal abwarten, wie der Wagen nun aussieht, wenn man davor steht. Der Arteon hat mir auf den ersten Bildern auch nicht gefallen, fand den aber dann richtig schön.

MfG

Hannes

Beitrag von „rebell“ vom 26. März 2018 um 20:55

Ich muss doch noch was dazu schreiben....
Irgendwie bin ich enttäuscht.
Ich hatte mir ein wenig mehr Mut und ein bischen weniger Mainstream gewünscht.
Gut, die neue Front ist schon ein Hingucker, wird aber wohl sicherlich in anderen Modellreihen bald wieder zu finden sein.
Aber das Heck ist jetzt schon Einheitsbrei, wo sind die mutigen Designer geblieben, die was entwerfen, was man von weitem schon als „der dicke“ erkennen kann?
Einen T1 erkenne ich von weitem, alles was danach kam eher nicht.
Schade, das Urgefühl scheint verloren.

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 26. März 2018 um 21:06

> Zitat
>
> Irgendwie bin ich enttäuscht.

Hier wird nur gejubelt!

Beitrag von „Hannes H.“ vom 26. März 2018 um 21:29

> Zitat von Napfkuchen
>
> Hier wird nur gejubelt!

Warum? Es gibt ja durchaus auch ein paar kritische Bemerkungen, wie, dass es kein Untersetzungsgetriebe und sperrbare Hinterachse mehr gibt, aber ich finde de Wagen sonst sehr gelungen.

Man hat auch auf kleine 4-Zylinder verzichtet, die gibt es ja sonst überall, egal ob beim X5, beim GLE oder Land Rover Discovery und dafür wird es trotz aller Unkenrufe einen V8 TDI auch wieder geben. Ebenso hat der Wagen zumindest noch einen echten Permanentallrad mit Zentraldiff, das ist heute ja auch schon eine aussterbende Art.

Ob sich ein Hybrid nun gut verkauft, ist eine andere Sache, den hat man ja im T2 angeboten, aber die Verkaufszahlen waren nicht wirklich berauschend.

Was mich ein wenig stört, ist das Lenkrad aus dem Konzernregal, den Weg ist man ja leider auch schon beim T2 eingegangen, der T1 hatte da noch ein Lenkrad, das sonst nur im Phaeton verbaut wurde.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. März 2018 um 07:52

> Zitat von Napfkuchen
>
> Wo bleibt denn bitte die kritische Betrachtung - eine reine Lobhudelei!
> Und wer bezahlt die?
> Sind wir eine Werbeplattform?

> Zitat von Napfkuchen
>
> Hier wird nur gejubelt!

Hallo zusammen,

und es gibt hier User, die partout nicht Essentielles zum Thema beitragen wollen oder können - einfach mal nur einen Spruch gemacht

Grüße von Stephan

Beitrag von „Realist“ vom 27. März 2018 um 08:50

Moin,

der neue Touareg ist das Flaggschiff im Konzern, deshalb wird wohl auch kein Vierzylinder verbaut. Soll im Gelände wie an der Oper funktionieren. Denke mal Aufgabe gelöst. Mit der neuen Formgebung mit Sicken und Falzen werden es dunklere Faben etwas schwerer haben, da bei ihnen kein Schattenwurf ensteht. Genaueres weiß man eh erst, wenn man davor teht. Der Touareg ist und bleibt ein tolles Auto, sonst hätte ihn das Schicksal des Phaeton längst ereilt.

mit bestem Gruß
Realist

Beitrag von „Arndt“ vom 27. März 2018 um 09:17

> Zitat von Sittingbull
>
> und es gibt hier User, die partout nicht Essentielles zum Thema beitragen wollen oder können - einfach mal nur einen Spruch gemacht

Hallo Stephan,

bei diesem speziellen User vermute ich einfach mal nur immensen Neid, weil der T3 für ihn in den nächsten Jahren unerreichbar sein wird.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. März 2018 um 11:22

> Zitat von Realist
>
> [...] Mit der neuen Formgebung mit Sicken und Falzen werden es dunklere Faben etwas schwerer haben, da bei ihnen kein Schattenwurf ensteht. Genaueres weiß man eh erst, wenn man davor steht. [...]

Hallo zusammen,

das sehe ich ähnlich - allerdings finde ich gerade diese "Formensprache" der Karosserie sehr gelungen - und dass "Malbec Red Metallic" wieder in die Farbpalette aufgenommen wurde, freut mich einerseits, kommt aber doch überraschend (äußerst selten genommen worden)

Grüße von Stephan

Beitrag von „Arndt“ vom 27. März 2018 um 11:24

> Zitat von Sittingbull
>
> und dass "Malbec Red Metallic" wieder in die Farbpalette aufgenommen wurde, freut mich einerseits, kommt aber doch überraschend (äußerst selten genommen worden)

Für Deutschland hast Du sicherlich Recht. Aber in anderen Märkten sieht das bestimmt ganz anders aus. BTW: Ich trinke ihn lieber.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. März 2018 um 11:28

> Zitat von Arndt
>
> Für Deutschland hast Du sicherlich Recht. Aber in anderen Märkten sieht das bestimmt ganz anders aus. BTW: Ich trinke ihn lieber.

Hallo zusammen,

das wäre mal interessant zu erfahren, wie die Farbwahl so auch in anderen Märkten aussieht. In Deutschland ist ja eh alles grau in grau (von weiß über grau zu schwarz), Asien und in arabischen Ländern wird weiß bevorzugt. Aber wie sieht es im Rest aus ...

Ich persönlich liebe kräftige Farben und das nicht nur im Glas ...

Grüße von Stephan

Beitrag von „Hannes H.“ vom 27. März 2018 um 12:12

> Zitat von Realist
>
> der neue Touareg ist das Flaggschiff im Konzern, deshalb wird wohl auch kein Vierzylinder verbaut. Soll im Gelände wie an der Oper funktionieren.

Naja, wie schon gesagt hat die von VW angesehene Konkurrenz von BMW, Mercedes oder Land Rover in der Klasse als Basis einen 4-Zylinder-Diesel (teilweise sogar ohne Allrad wie beim X5).

MfG

Hannes

Beitrag von „rebell“ vom 27. März 2018 um 17:03

> Zitat von Arndt
>
> Hallo Stephan,
>
> bei diesem speziellen User vermute ich einfach mal nur immensen Neid, weil der T3 für ihn in den nächsten Jahren unerreichbar sein wird.

Na, ich hoffe ihr meint nicht mich
(auch wenn er für mich zunächst unerreichbar ist, hätte ich schon gerne Vorfreude auf die Zeit der erreichbaren gebrauchten gehabt)

Aber so fahre und geniesse ich meinen „dicken“ einfach weiter!

Beitrag von „Arndt“ vom 27. März 2018 um 22:54

> Zitat von rebell
>
> Na, ich hoffe ihr meint nicht mich

Nee, es geht da eher um die Bäckerware.

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 27. März 2018 um 22:58

Normalerweise schätze ich das Niveau hier sehr.

Beitrag von „Goka“ vom 28. März 2018 um 21:19

Wir auch ... aber bei dem Titel "Leading the way" ... da passt schon was rein ... .
Gruss Goka

Beitrag von „Arndt“ vom 28. März 2018 um 21:57

Ab sofort ist auch die Touareg AR-App im Apple App-Store verfügbar.

Einmal die deutsche Version mit dem Namen Touareg AR und dann noch einen chinesische Version mit dem Namen Volkswagen Import. Keine Angst, letztere Version ist "innen" komplett in Englisch.

IMG_1900.jpg IMG_1899.jpg

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. April 2018 um 08:23

Hallo zusammen,

der Neue steht ab sofort im **Konfigurator**

Grüße von Stephan

Beitrag von „jamesbond“ vom 11. April 2018 um 11:08

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo zusammen,
>
> der Neue steht ab sofort im **Konfigurator**
>
> Grüße von Stephan

Hallo,

nach den ersten 10 Klicks auf Pakete habe ich abgebrochen.

VW hatte schon immer einen "nervigen" Konfigurator .... aber damit haben sie alles übertroffen

LG
james

Beitrag von „coala“ vom 11. April 2018 um 13:03

Servus zusammen,

noch ein paar Infos für euch, ab wann bestimmte Ausstattungen verfügbar sein werden:

Motoren:

2. Quartal 2018: V6 TDI 170 kW
3. Quartal 2018: V6 TSI 250 kW
1. Quartal 2019: V8 TDI 310 kW

Sonderausstattungen:

2. Quartal 2018: Farben Schwarz Uni, Moonlight Blue Perleffekt, Malbec Red Metallic. Black Style Paket (Schwarz statt Chrom an diversen Teilen wie z.B. Fenstereinfassungen, Kühlergrill etc.)

3. Quartal 2018: Mittelarmlehne vorn mit Verriegelung, Sitzbezüge "Grace" in Juniper Green - Soul.

4. Quartal 2018: Fernbedingtes Parken (zeitgleich wird auch Area View verfügbar sein), Automatische Wankstabilisierung (das sind die elektromechanisch aktiv gesteuerten Stabilisatoren).

Und noch ein kleiner Spartipp am Rande: Wer als Freiberufler oder Selbstständiger mit den jetzt verfügbaren Dingen zurecht kommt, der sollte bei seinem Freundlichen nach Sonderkonditionen in der Vorverkaufsphase fragen. Da wird es eine durchaus attraktive Leasing-Aktion für Professional Class-Kunden geben

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. April 2018 um 14:41

Ich habe mir den Wagen nach meinem Wunsch konfiguriert.... und kam natürlich auf über 100tEUR....

Die neuen Extras sind alle nicht ganz günstig, aber das hatte ich ja bereits befürchtet. Interessant finde ich, dass man für die Reifendruckkontrolle Aufpreis verlangt, d.h. man hat als Standard ein indirektes System und gegen Aufpreis wieder die Sensoren?

MfG

Hannes

Beitrag von „Arndt“ vom 11. April 2018 um 17:40

> Zitat von Hannes H.
>
> Interessant finde ich, dass man für die Reifendruckkontrolle Aufpreis verlangt, d.h. man hat als Standard ein indirektes System und gegen Aufpreis wieder die Sensoren?

Das empfinde ich als perfekt, dann hat man nicht die Probleme mit leeren Batterien, neuen Sensoren bei Felgenwechsel usw.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. April 2018 um 17:54

> Zitat von Arndt
>
> Das empfinde ich als perfekt, dann hat man nicht die Probleme mit leeren Batterien, neuen Sensoren bei Felgenwechsel usw.

Ganz meine Meinung, finde diese genauen Daten, die die Sensoren anzeigen eh auch als sinnlos an. Die Reifendruckkontrolle über die ABS-Sensoren ist genau genug und zeigt bei Bedarf den Reifendruckverlust an, was braucht man mehr? Von daher ist das mal ein Fortschritt!

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 11. April 2018 um 18:23

Servus,

ein "Fortschritt"...? Ich werde in jedem Fall wieder eine richtige RDK nehmen. Eine rein drehzahlbasierte Auswertung ist eine Notlösung, die nicht in der Lage ist falschen (in der Regel allmählich schwindenden) Luftdruck an allen Rädern zu erkennen, sondern darauf angewiesen

ist, dass es (ziemlich!) signifikante Druckunterschiede in den einzelnen Reifen gibt.

Wie viele Leute fahren mit falschen Luftdruck herum, weil sie zu faul sind, den regelmäßig an der Tankstelle zu kontrollieren? Oder es schlichtweg auch vergessen. Teils ist das ja mittlerweile sogar schon gebührenpflichtig, wenn es nicht mit einem Tankvorgang verbunden ist und damit wächst die diesbezügliche Zurückhaltung noch mehr.

Die technisch eindeutig bessere Lösung ist da schon die direkte Messung der Drücke. Gut, das kostet was, aber der Aufpreis ist beim Touareg III mit EUR 200.- nun wirklich verschmerzbar. Das Auto kostet - gut ausgestattet - nun um die 100.000 Euro, da werden die 200 Kröten (das sind in Zahlen ausgedrückt 0,2% vom Fahrzeugpreis) für ein sinnvolles und sicherheitsrelevantes Ausstattungsmerkmal ja wohl auch noch drin sein 😟.

Bei einem Kleinwagen ist das sicher eine Überlegung wert mit der reinen Plattrollwarnung, aber - sorry - in diesem Segment wohl eher Sparsamkeit am falschen Fleck. Da würde ich lieber auf was anderes verzichten, wenn die 200 Euro partout eingespart werden sollen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. April 2018 um 18:28

> Zitat von coala
>
> Die technisch eindeutig bessere Lösung ist da schon die direkte Messung der Drücke. Gut, das kostet was, aber der Aufpreis ist beim Touareg III mit EUR 200.- nun wirklich verschmerzbar. Das Auto kostet - gut ausgestattet - nun um die 100.000 Euro, da werden die 200 Kröten (das sind in Zahlen ausgedrückt 0,2% vom Fahrzeugpreis) für ein sinnvolles und sicherheitsrelevantes Ausstattungsmerkmal ja wohl auch noch drin sein 😟.

Technisch ist das sicher die bessere Lösung, allerdings ist die dauernde Tauscherei der Sensoren nervig. Dazu kommt, dass die Sensoren untereinander nicht kompatibel sind. Ich möchte z.B. die Reifen zwischen meinem T1 und T2 wechseln, aber jeder hat da seine eigenen Sensoren. Ich würde in dem Fall sogar den Aufpreis für das indirekt messende System zahlen, damit diese Wechslerei der Sensoren wegfällt. Man hat zwar mehr Aufwand beim indirekten System, aber nach meiner Erfahrung bei Golf und Tiguan erkennen die Systeme den Druckverlust zuverlässig (nicht auf Zehntel-Bar genau, aber das ist ja nicht wichtig).

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 11. April 2018 um 19:41

Servus zusammen,

hier noch ein kleiner Nachtrag zu den Fahrleistungen des V6 TDI mit 210 kW/286 PS:

- Beschleunigung 0 - 100 km/h: 6,1 s
- Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (oder 238 km/h, da ist man sich scheinbar noch nicht so sicher :D)
- Drehmoment: 600 Nm von 2250 - 3250 UPM
- Die Anhängelast beträgt weiterhin 3.500 kg, egal ob mit oder ohne Panoramaglasdach.

Damit rückt die ab Verkaufsstart lieferbare Motorisierung recht nahe an den Vorgänger mit dem V8 TDI heran (0 - 100 km/h in 5,8 Sekunden und 242 km/h Höchstgeschwindigkeit). Zum neuen V8 TDI stehen noch keine Fahrleistungsangaben zur Verfügung, aber die dürften mit den zusätzlichen 135 Pferden gegenüber dem V6 TDI sicher recht sportlich ausfallen ;))

Grüße
Robert

Beitrag von „Meister W.“ vom 15. April 2018 um 07:12

> Zitat von coala
>
> Servus zusammen,
>
> hier noch ein kleiner Nachtrag zu den Fahrleistungen des V6 TDI mit 210 kW/286 PS:
>
> - Beschleunigung 0 - 100 km/h: 6,1 s
> - Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (oder 238 km/h, da ist man sich scheinbar noch nicht so sicher :D)
> - Drehmoment: 600 Nm von 2250 - 3250 UPM

> - Die Anhängelast beträgt weiterhin 3.500 kg, egal ob mit oder ohne Panoramaglasdach.
>
> Damit rückt die ab Verkaufsstart lieferbare Motorisierung recht nahe an den Vorgänger mit dem V8 TDI heran (0 - 100 km/h in 5,8 Sekunden und 242 km/h Höchstgeschwindigkeit). Zum neuen V8 TDI stehen noch keine Fahrleistungsangaben zur Verfügung, aber die dürften mit den zusätzlichen 135 Pferden gegenüber dem V6 TDI sicher recht sportlich ausfallen ;))
>
> Grüße
> Robert

...das hört und liest sich alles sehr schön, aber auch der Preis wird recht sportlich ausfallen. Wer soll das alles noch bezahlen können...
Ob nun 235 km/h oder 328 km/h bekommt doch eh keiner mit.
Trotzdem Danke für die Info...
Schönen Sonntag noch

Wolfgang

Beitrag von „Meister W.“ vom 15. April 2018 um 07:23

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> ein "Fortschritt"...? Ich werde in jedem Fall wieder eine richtige RDK nehmen. Eine rein drehzahlbasierte Auswertung ist eine Notlösung, die nicht in der Lage ist falschen (in der Regel allmählich schwindenden) Luftdruck an allen Rädern zu erkennen, sondern darauf angewiesen ist, dass es (ziemlich!) signifikante Druckunterschiede in den einzelnen Reifen gibt.
>
> Wie viele Leute fahren mit falschen Luftdruck herum, weil sie zu faul sind, den regelmäßig an der Tankstelle zu kontrollieren? Oder es schlichtweg auch vergessen. Teils ist das ja mittlerweile sogar schon gebührenpflichtig, wenn es nicht mit einem Tankvorgang verbunden ist und damit wächst die diesbezügliche Zurückhaltung noch mehr.

> Die technisch eindeutig bessere Lösung ist da schon die direkte Messung der Drücke. Gut, das kostet was, aber der Aufpreis ist beim Touareg III mit EUR 200.- nun wirklich verschmerzbar. Das Auto kostet - gut ausgestattet - nun um die 100.000 Euro, da werden die 200 Kröten (das sind in Zahlen ausgedrückt 0,2% vom Fahrzeugpreis) für ein sinnvolles und sicherheitsrelevantes Ausstattungsmerkmal ja wohl auch noch drin sein .
>
> Bei einem Kleinwagen ist das sicher eine Überlegung wert mit der reinen Plattrollwarnung, aber - sorry - in diesem Segment wohl eher Sparsamkeit am falschen Fleck. Da würde ich lieber auf was anderes verzichten, wenn die 200 Euro partout eingespart werden sollen.
>
> Grüße
> Robert
>
> Alles anzeigen

...bei vielem gebe ich Dir Recht. 0,2% vom 100.000 hört sich wirklich nicht so viel an, jedoch... mich beängstigen da die 100.000 am Anfang, die wollen, wie auch immer, erst einmal auf den Tisch gelegt werden.
Ach so, was mir ein gewisses Stirnrunzeln bereitet, habe ich das richtig gelesen, es gibt Tankstellen, wo das die Kontrolle des Reifendrucks Gebührenpflichtig ist??? Wie doof ist das denn? Also wer da hinfährt, ja, der sollte auch bezahlen...

Schönen Sonntag noch

Wolfgang

Beitrag von „Lollo050968“ vom 15. April 2018 um 10:23

> Zitat von Meister W.
>
> Ach so, was mir ein gewisses Stirnrunzeln bereitet, habe ich das richtig gelesen, es gibt Tankstellen, wo das die Kontrolle des Reifendrucks Gebührenpflichtig ist??? Wie doof ist das denn? Also wer da hinfährt, ja, der sollte auch bezahlen...
>
> Schönen Sonntag noch
>
> Wolfgang

Hallo Wolfgang,
bei uns hier ist das bei fast allen Markentankstellen der Status Quo. ABER seitdem kann man da auch vernünftig Luftdruck
prüfen und die Geräte sind nicht defekt oder garnicht erst vorhanden.
Aber dank der Reifendruck-Sensoren prüfe ich eigentlich auch nur noch vor längeren Urlaubsfahrten. Beim Wechsel Sommer/Winter/Sommer macht es ja der Reifenschrauber.

Gruß
Lollo

Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. April 2018 um 07:27

Im aktuellen Prospekt kann man nun auch ein paar Daten zum Kofferraum bekommen. Der Kofferraum ist nun 1051mm lang (der alte hatte 974, das sind immerhin fast 8cm mehr an Länge) und bei umgeklappten Rücksitzen ergeben sich 1910mm (das sind fast 10cm mehr als beim T2).

Das ist ja ein sehr positiver Aspekt, leider konnte ich die Breite des Kofferraums noch nicht rausfinden, gehe aber davon aus, dass der sicher nicht geringer wurde.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 18. April 2018 um 08:50

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> auch hier zitiert aus unserem Bericht: Gewonnen hat auch der Laderaum durch den **Längenzuwachs** des Touareg, mit aufgestellter Rückbank wuchs sein Volumen von 697 auf 810 Liter.
>
> Da das Fahrzeug 7 mm niedriger wurde und die Heckscheibe nun schräger steht, wird der Laderaum wohl kaum höher geworden sein

.

Grüße
Robert

> Zitat von Hannes H.
>
> Nach meinen Erfahrungen zwischen T1 und T2, da ist ja der Kofferraum lt. VW-Angabe von 555l auf 697l gewachsen, bin ich vorsichtig geworden. In der Praxis hat der T2 einen kleineren Kofferraum als der T1, der ist weder breiter noch länger geworden, dafür aber niedriger. Wie man da den Zuwachs gemessen hat, habe ich nicht verstanden. Ebenso habe ich unlängst in einem Test des neuen Cayenne (AutoBild mit Kofferraummaßen 0,96x1,07) auch keinen Zuwachs gegenüber dem T2 gesehen, und der hat ja auch schon 745l angegeben.
>
> MfG
>
> Hannes

> Zitat von Hannes H.
>
> Im aktuellen Prospekt kann man nun auch ein paar Daten zum Kofferraum bekommen. Der Kofferraum ist nun 1051mm lang (der alte hatte 974, das sind immerhin fast 8cm mehr an Länge) und bei umgeklappten Rücksitzen ergeben sich 1910mm (das sind fast 10cm mehr als beim T2).
>
> Das ist ja ein sehr positiver Aspekt, leider konnte ich die Breite des Kofferraums noch nicht rausfinden, gehe aber davon aus, dass der sicher nicht geringer wurde.
>
> MfG
>
> Hannes

Servus,

ach was....? Wer hätte das bloß gedacht?

Grüße
Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 19. April 2018 um 00:04

> Zitat von coala
>
> Servus zusammen,
>
> hier noch ein kleiner Nachtrag zu den Fahrleistungen des V6 TDI mit 210 kW/286 PS:
>
> - Beschleunigung 0 - 100 km/h: 6,1 s
> - Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (oder 238 km/h, da ist man sich scheinbar noch nicht so sicher :D)
> - Drehmoment: 600 Nm von 2250 - 3250 UPM
> - Die Anhängelast beträgt weiterhin 3.500 kg, egal ob mit oder ohne Panoramaglasdach. [...]

Liebe Touareg Freunde,

die Höchstgeschwindigkeit (V max) hängt davon ab, ob der T3 mit Standard- oder mit Luftfahrwerk ausgestattet ist. Letzteres senkt sich bei höheren Geschwindigkeit automatisch um mehrere Zentimeter ab. Das erhöht bei höheren Geschwindigkeit die Fahrstabilität und reduziert gleichzeitig den Luftwiderstand. Dieser reduzierte Luftwiderstand ermöglicht dann die um 3 km/h höhere Vmax. Dies könnt Ihr auch gut am Konfigurator ausprobieren. Sobald ihr dort das Luftfahrwerk für Euren neuen Touareg auswählt beträgt die Vmax 238 km/h, ansonsten 235 km/h. Neben allen Vorteilen bei Komfort, Fahrstabilität und Offroadtauglichkeit, ist das ein weiterer Pluspunkt der für das Luftfahrwerk spricht.

In diesem Zusammenhang möchte ich Euch noch eine Frage stellen. Für mich wird weder aus den Angaben im Konfigurator noch aus der Preisliste richtig deutlich, ob in dem Paket aus Luftederung und Allradlenkung die neue elektronisch gesteuerte Wankstabilisierung schon enthalten ist? Für Eure Antworten möchte ich mich schon im Voraus bei Euch bedanken.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. April 2018 um 07:40

> Zitat von Jörg71

> [...] Für mich wird weder aus den Angaben im Konfigurator noch aus der Preisliste richtig deutlich, ob in dem Paket aus Luftederung und Allradlenkung die neue elektronisch gesteuerte Wankstabilisierung schon enthalten ist?

Hallo Jörg,

das ist nicht enthalten. Diese ist derzeit noch nicht bestellbar und wird wohl eine extra Position sein und auch weiteren Aufpreis kosten ...

Grüße von Stephan

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. April 2018 um 19:40

Nachdem ich nun ein paar Tage mit einem Audi Q5 und prädiktiven ACC herumgefahren bin, wollte ich wissen ob es dieses Fahrerassistenzsystem in ähnlicher Form auch im neuen Touareg geben wird. Der ist ja, wenn man lt. Navi fährt recht praktisch, da bremst der Wagen automatisch vor Kreuzungen oder wenn das Navi abbiegen möchte ab, aber wenn man anders fahren will, dann nervt das System.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 21. April 2018 um 09:21

> Zitat von Hannes H.
>
> Nachdem ich nun ein paar Tage mit einem Audi Q5 und prädiktiven ACC herumgefahren bin, wollte ich wissen ob es dieses Fahrerassistenzsystem in ähnlicher Form auch im neuen Touareg geben wird. [...]

Servus,

angeblich ja. Mehr dazu ob und wie es funktioniert ab KW 16/17. Da wird es einen weiteren, ausführlichen Bericht von uns zum Touareg III geben, nachdem Fahrzeuge mit Serienstand

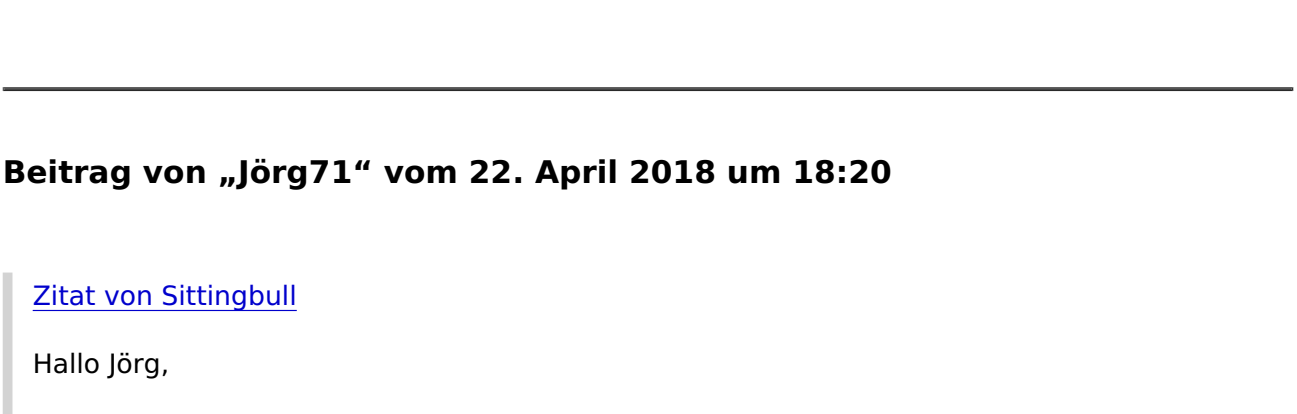
Probe gefahren werden konnte. Der "richtige" Fahrbericht mit eigenen Bildern und Fahreindrücken, in Ergänzung zur ersten Vorstellung vom 23. März hier in Beitrag # 1 in diesem Thema.

Grüße
Robert

Beitrag von „SiebenPaula“ vom 22. April 2018 um 15:26

Hallo,

anbei ein Foto von der exklusiven Preview am 19.04.2018 in München. Der neue Dicke in schwarz, ich hätte ihn am liebsten gleich weggefahren. Ist ohne Zweifel ein tolles Auto.



Grüße

Beitrag von „Jörg71“ vom 22. April 2018 um 18:20

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo Jörg,
>
> das ist nicht enthalten. Diese ist derzeit noch nicht bestellbar und wird wohl eine extra Position sein und auch weiteren Aufpreis kosten ...
>
> Grüße von Stephan

Hallo Stephan,

vielen Dank für deine Antwort.

Viele Grüße Jörg

Beitrag von „Jörg71“ vom 22. April 2018 um 18:30

Liebe Touareg Freunde,

einige von euch durften schon im T3 Platz nehmen. Daher möchte ich Euch folgende Frage zur Positionierung der Seitenstreben der Mittelkonsole stellen. Diese verlaufen beim T2 erst kurz vor Erreichen des Amaturenbrettes steil nach oben zudem bestehen sie nicht aus Hartplastik wie beim Tiguan. Auf den Fotos und Videos zum T3 steigen sie schon eher nach oben an. Sind die Streben wie beim T3 aus angenehmen Plastik gefertigt oder aus Hartplastik? Falls man Kontakt mit dem Knie zu den Streben hat, ist es eher angenehm wie im T2 oder anders? Für Eure Antworten möchte ich mich schon im Voraus bedanken.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Jörg71“ vom 22. April 2018 um 18:37

Liebe Touareg Freunde,

welches Cockpit bevozugt Ihr, das Innovisionscockpit oder das Standardcockpit? Ich würde das Standardmodell bevorzugen, da es noch über klassische Schalter verfügt, die man blind beim Fahren wie im T2 bedienen kann. Allerdings gebe ich zu, dass das Innovisiocockpit aufgrund der Größe und Auflösung bessere Darstellungsmöglichkeiten bietet und gut aussieht. Am besten wäre es, wenn es das Innovisioncockpit mit den klassischer Schaltern für das Nötigste gäbe.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 29. April 2018 um 08:37

> Zitat von Jörg71

> [...] welches Cockpit bevozugt Ihr, das Innovisionscockpit oder das Standardcockpit? Ich würde das Standardmodell bevorzugen, da es noch über klassische Schalter verfügt, die man blind beim Fahren wie im T2 bedienen kann. [...]

Servus Jörg,

ich selbst habe mich für das Innovision Cockpit entschieden. Grundsätzlich ist es natürlich zweifellos so, dass ein Schalter oder Taster sich eben richtig anfassen und mit taktiler Rückmeldung lässt und selbiges in einem bewegten Fahrzeug mit Sicherheit auch sinnvoller, da intuitiver und weniger ablenkend ist. Das merkt man ja jetzt schon, wenn man beim RNS 850 die Klimaanlage bedient - oder das Gleiche eben über die Tasten und Drehsteller tut. Nicht umsonst sind auch in modernen Flugzeugen mit Glascockpit viele Funktionen nach wie vor an klassische Schalter und Taster gekoppelt. Für einen erfahrenen Bediener reicht da eben ein "blinder Griff" an die gewohnte Position, ohne erst die passende Bedienoberfläche aufrufen zu müssen und/oder nachzusehen, in welchem Menü sich gerade eben befindet.

Ich teile deine Skepsis durchaus, zumal ich eben gerade wegen der gleichen Entscheidungsfrage beim aktuellen Fahrzeug immer wieder mal in letzer Zeit auf die Unterschiede zwischen Touch- und klassischer Bedienung während des Fahrbetriebs geachtet habe. Als Beifahrer hast du alle Zeit der Welt, als Fahrer lenkt das schon mehr ab, wenn man ehrlich mit sich ins Gericht geht.

Ich sehe das aber so, dass man - als wirklich relevante Funktion - ohnehin wohl "nur" die Heizung/Klimaanlage öfter bedienen wird. Der große Rest der Funktionen läuft ja ohnehin schon über das RNS 850, bzw.über die Lenkradtasten, die ja nach wie vor vorhanden sein werden. Insofern sehe ich dies jetzt einigermaßen gelassen und werde das einfach mal ausprobieren (müssen). Da bin ich selber gespannt, wie sich das im Fahrbetrieb und nach einer gewissen Eingewöhnungszeit dann gestaltet. Eine wirkliche Überlegung dazu gab es bei mir aber nie, weil ich das Innovision Cockpit in jedem Fall haben will. Man wird dann schon nach einiger Zeit sehen, wie die Akzeptanz bei den Kunden ist, wenn die klassischen Bedienelemente durch eine reine Touchbedienung ersetzt worden sind.

Einen Mittelweg ging hierzu ja Porsche beim neuen Cayenne: Der hat zwar nur 12" statt des 15" Touchmonitors beim Touareg, dafür aber noch ein weiteres, horizontales Bedienfeld um den Automatik-Wahlhebel. Hier finden sich unter einer glasartigen beleuchteten Bedienfläche Sensortasten, die über ein taktiles Feedback wie bei vielen Smartphones verfügen und damit einem "richtigen" Taster oder Schalter erheblich näher kommen. Das ist ein bisschen schade, dass man bei VW auf diesen "mechanischen Klick" am Touchmonitor verzichtet hat und lediglich ein Tonsignal als Feedback zuschalten kann. Da hat leider letztlich wieder der Rotstift zugeschlagen...

Grüße
Robert

Beitrag von „papayaTT“ vom 2. Mai 2018 um 10:55

nach einigen Berichten, Bildern und durchgeführte Konfiguartion des T3 bin ich für mich persönlich zu dem Schluss gekommen: Innen top, außen flopp. Außen gefällt mir der neue nicht mehr. Ist auch viel zu sehr Q7.

Hätte gerne die Optik von T2 Facelift mit der Technik und dem Innenraum vom neuen

---

Beitrag von „coala“ vom 2. Mai 2018 um 11:05

> Zitat von papayaTT
>
> [...] Hätte gerne die Optik von T2 Facelift mit der Technik und dem Innenraum vom neuen

Servus,

ich schätze bloß, mit dem Wunsch, ein nagelneues aber gegenüber dem Vorgänger äußerlich unverändertes Fahrzeug haben zu wollen, wirst du ziemlich alleine da stehen. Kein Neuwagenkäufer dürfte Interesse daran haben, dass sein teuer bezahltes Neufahrzeug genauso aussieht wie der Vorgänger. Sorry, aber das ist nun mal komplett unrealistisch und deshalb macht es aus gutem Grund auch kein einziger Hersteller .

Natürlich kann man überall was zu meckern finden, aber keiner wird gezwungen, sich ein bestimmtes Modell ins Haus zu holen. Vielleicht sind die Mitbewerber (oder ein altes Modell davon...) ja in deinen Augen schöner, Geschmäcker, Ansprüche und Wünsche bezüglich Sonderausstattungen sind bekanntlich verschieden und deshalb haben wir ja nicht nur einen Hersteller und nicht nur ein einziges Auto am Markt.

Grüße
Robert

Beitrag von „papayaTT“ vom 2. Mai 2018 um 11:22

hm, du hast jetzt meine Ironie im Beitrag nicht verstanden Natürlich ist mir klar, dass das nur ein Wunschgedanke ist und die Vorstellung vollkommen unrealistisch Aber trotzdem danke für die Belehrung

Es ist halt nur meine bescheidene Meinung und ich dachte, die dürfe man hier äußern

---

Beitrag von „coala“ vom 2. Mai 2018 um 11:34

[OT] Vielleicht trägst du deinen Verbesserungsvorschlag für den Touareg III ja direkt an VW heran. Möglicherweise vermag man in Wolfsburg die besagte Ironie in deinem Beitrag besser zu deuten (ich kann dort keine finden...) und befördert dich stehenden Fußes zum Chefdesigner für die Full-Size-Modelle [/OT]

Beitrag von „coala“ vom 2. Mai 2018 um 11:54

***** Demnächst hier im Forum : Fahrbericht, weitere technische Details sowie eigene Bilder und Eindrücke vom neuen Touareg *****

Servus zusammen,

was schon mal angekündigt war ist jetzt fix bestätigt: Arndt und ich werden morgen und übermorgen in Österreich die Gelegenheit haben, den neuen Touareg selber ausgiebig Probe zu fahren und das Fahrzeug in allen Details genau unter die Lupe nehmen zu können. Besonderes Augenmerk werden wir natürlich - neben den Fahreigenschaften - auf die neuen Fahrassistenzsysteme legen und diese in der Praxis ausprobieren. Da auch Nachtfahrten möglich sind, können wir uns auch den Nachtsichtassistenten in Form einer Wärmebildkamera und die neuen LED-Scheinwerfer ansehen.

Vor Ort sind - wie schon im Hamburg - wieder Experten von VW zugegen, die für technische Fachgespräche zur Verfügung stehen.

Falls sich also jemand nähere Infos oder Bilder zu bestimmten Details wünscht, die noch nicht in den aktuell verfügbaren Unterlagen zu finden sind, dann werden wir versuchen, das die nächsten zwei Tage für euch zu klären, bzw. abzulichten oder auszuprobieren.

Fragen einfach hier im Thema posten, wir machen uns dann eine Liste und versuchen diese so gut wie möglich für euch abzuarbeiten!

Grüße
Robert

P.S.: Es existiert ein Embargo bis zum 04.05.2018, 14 Uhr. Bitte habt Verständnis, dass wir deshalb von unterwegs keine "Live-Bilder auf Zuruf" machen können. Veröffentlichung sind erst ab dem genannten Termin möglich und für den Bericht samt Bildern benötigen wir natürlich auch noch ein paar Tage.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Mai 2018 um 11:57

> Zitat von coala
>
> *Arndt und ich werden morgen und übermorgen in Österreich die Gelegenheit haben, den neuen Touareg selber ausgiebig Probe zu fahren und das Fahrzeug in allen Details genau unter die Lupe nehmen zu können.

Servus,

dürft ihr schon verraten, wo genau der Test in Österreich stattfinden wird?

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 2. Mai 2018 um 12:13

> Zitat von Hannes H.
>
> [...] dürft ihr schon verraten, wo genau der Test in Österreich stattfinden wird? [...]

Servus Hannes,

hmmm, gute Frage Möglicherweise/vermutlich besteht da schon ein gewisses Interesse, den genauen Veranstaltungsort vorab nicht öffentlich zu machen. Aber wissen tue ich es nicht und

daher sage ich lieber vorsichtig und unverbindlich, dass uns die Testfahrten durchs Salzburger Land führen werden. Wenn das unterzeichnete (und bei Verstoß kostenpflichtige...) Schweigegelübde abgelaufen ist, können wir natürlich auch gerne ein paar Impressionen von der Veranstaltung und der Gegend einstellen, so wie auch beim Facelift im Herbst 2014 in München.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Mai 2018 um 12:39

> Zitat von coala
>
> Aber wissen tue ich es nicht und daher sage ich lieber vorsichtig und unverbindlich, dass uns die Testfahrten durchs Salzburger Land führen werden.

Danke Robert für die Info! Ich habe es mir fast gedacht, dass man es nicht öffentlich vorab bekannt geben möchte. Dann wünsche ich euch viel Spass beim Testen des Neuen und freue mich schon auf euren Bericht.

MfG

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 2. Mai 2018 um 22:40

> Zitat von coala
>
> Servus Jörg,
>
> ich selbst habe mich für das Innovision Cockpit entschieden. Grundsätzlich ist es natürlich zweifellos so, dass ein Schalter oder Taster sich eben richtig anfassen und mit taktiler Rückmeldung lässt und selbiges in einem bewegten Fahrzeug mit Sicherheit

> auch sinnvoller, da intuitiver und weniger ablenkend ist. Das merkt man ja jetzt schon, wenn man beim RNS 850 die Klimaanlage bedient - oder das Gleiche eben über die Tasten und Drehsteller tut. Nicht umsonst sind auch in modernen Flugzeugen mit Glascockpit viele Funktionen nach wie vor an klassische Schalter und Taster gekoppelt. Für einen erfahrenen Bediener reicht da eben ein "blinder Griff" an die gewohnte Position, ohne erst die passende Bedienoberfläche aufrufen zu müssen und/oder nachzusehen, in welchem Menü sich gerade eben befindet.
>
> Ich teile deine Skepsis durchaus, zumal ich eben gerade wegen der gleichen Entscheidungsfrage beim aktuellen Fahrzeug immer wieder mal in letzer Zeit auf die Unterschiede zwischen Touch- und klassischer Bedienung während des Fahrbetriebs geachtet habe. Als Beifahrer hast du alle Zeit der Welt, als Fahrer lenkt das schon mehr ab, wenn man ehrlich mit sich ins Gericht geht.
>
> Ich sehe das aber so, dass man - als wirklich relevante Funktion - ohnehin wohl "nur" die Heizung/Klimaanlage öfter bedienen wird. Der große Rest der Funktionen läuft ja ohnehin schon über das RNS 850, bzw.über die Lenkradtasten, die ja nach wie vor vorhanden sein werden. Insofern sehe ich dies jetzt einigermaßen gelassen und werde das einfach mal ausprobieren (müssen). Da bin ich selber gespannt, wie sich das im Fahrbetrieb und nach einer gewissen Eingewöhnungszeit dann gestaltet. Eine wirkliche Überlegung dazu gab es bei mir aber nie, weil ich das Innovision Cockpit in jedem Fall haben will. Man wird dann schon nach einiger Zeit sehen, wie die Akzeptanz bei den Kunden ist, wenn die klassischen Bedienelemente durch eine reine Touchbedienung ersetzt worden sind.
>
> Einen Mittelweg ging hierzu ja Porsche beim neuen Cayenne: Der hat zwar nur 12" statt des 15" Touchmonitors beim Touareg, dafür aber noch ein weiteres, horizontales Bedienfeld um den Automatik-Wahlhebel. Hier finden sich unter einer glasartigen beleuchteten Bedienfläche Sensortasten, die über ein taktiles Feedback wie bei vielen Smartphones verfügen und damit einem "richtigen" Taster oder Schalter erheblich näher kommen. Das ist ein bisschen schade, dass man bei VW auf diesen "mechanischen Klick" am Touchmonitor verzichtet hat und lediglich ein Tonsignal als Feedback zuschalten kann. Da hat leider letztlich wieder der Rotstift zugeschlagen...
>
> Grüße
> Robert
>
> Alles anzeigen

Hallo Robert,

vielen Dank für deine sehr ausführliche und informative Antwort. Ich kann mir auch vorstellen, dass die Cockpitversionen in den unterschiedlichen Märkten verschieden akzeptiert werden. In Asien, wo man stark allem neuen gegenüber aufgeschlossen ist, wird das Innovisioncockpit

wahrscheinlich zu 100 Prozent geordert werden.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Jörg71“ vom 2. Mai 2018 um 22:56

> Zitat von papayaTT
>
> nach einigen Berichten, Bildern und durchgeführte Konfiguartion des T3 bin ich für mich persönlich zu dem Schluss gekommen: Innen top, außen flopp. Außen gefällt mir der neue nicht mehr. Ist auch viel zu sehr Q7.
>
> Hätte gerne die Optik von T2 Facelift mit der Technik und dem Innenraum vom neuen

Hallo papayaTT,

das Design ist immer Geschmackssache. Allerdings hat der T3 ein wesentlich dynamischeres Design als der Q7 zumindest aufgrund seines überproportional langen Vorderwagens.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Jörg71“ vom 2. Mai 2018 um 23:11

> Zitat von coala
>
> ***** Demnächst hier im Forum : Fahrbericht, weitere technische Details sowie eigene Bilder und Eindrücke vom neuen Touareg *****

> Servus zusammen,
>
> was schon mal angekündigt war ist jetzt fix bestätigt: Arndt und ich werden morgen und übermorgen in Österreich die Gelegenheit haben, den neuen Touareg selber ausgiebig Probe zu fahren und das Fahrzeug in allen Details genau unter die Lupe nehmen zu können. Besonderes Augenmerk werden wir natürlich - neben den Fahreigenschaften - auf die neuen Fahrassistenzsysteme legen und diese in der Praxis ausprobieren. Da auch Nachtfahrten möglich sind, können wir uns auch den Nachtsichtassistenten in Form einer Wärmebildkamera und die neuen LED-Scheinwerfer ansehen.
>
> Vor Ort sind - wie schon im Hamburg - wieder Experten von VW zugegen, die für technische Fachgespräche zur Verfügung stehen.
>
> Falls sich also jemand nähere Infos oder Bilder zu bestimmten Details wünscht, die noch nicht in den aktuell verfügbaren Unterlagen zu finden sind, dann werden wir versuchen, das die nächsten zwei Tage für euch zu klären, bzw. abzulichten oder auszuprobieren.
>
> Fragen einfach hier im Thema posten, wir machen uns dann eine Liste und versuchen diese so gut wie möglich für euch abzuarbeiten!
>
> Grüße
> Robert
>
> P.S.: Es existiert ein Embargo bis zum 04.05.2018, 14 Uhr. Bitte habt Verständnis, dass wir deshalb von unterwegs keine "Live-Bilder auf Zuruf" machen können. Veröffentlichung sind erst ab dem genannten Termin möglich und für den Bericht samt Bildern benötigen wir natürlich auch noch ein paar Tage.
>
> Alles anzeigen

Hallo Robert,

vielen Dank für die Information. Auf euren Bericht freue ich mich schon jetzt. Wahrscheinlich sind im Testwagen alle Assistenzsysteme verbaut, so daß ihr insbesondere das Zusammenspiel von Nightvision und IQ Light bei Dunkelheit austesten könnt. Auch interessant wären dann eure Erfahrungen zum Kurvenverhalten mit der neuen Wankstabilisierung und der Allradlenkung.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 5. Mai 2018 um 14:33

> Zitat von Jörg71
>
> [...] Auf euren Bericht freue ich mich schon jetzt. Wahrscheinlich sind im Testwagen alle Assistenzsysteme verbaut, so daß ihr insbesondere das Zusammenspiel von Nightvision und IQ Light bei Dunkelheit austesten könnt. Auch interessant wären dann eure Erfahrungen zum Kurvenverhalten mit der neuen Wankstabilisierung und der Allradlenkung. [...]

Servus Jörg,

ein paar Tage dauert das schon noch mit dem Bericht samt Bildern. Aber vorab: Ja, die Testfahrzeuge sind - wie in der Regel stets bei Neueinführungen - ziemlich komplett ausgestattet gewesen. Zwar unterschiedlich in Bezug auf die Farben und die einzelnen Designpakete (z.B. Elegance, Atmosphere, R-Line...), aber eben immer mit ziemlich allen Neuerungen/Innovationen. Liegt einfach daran, dass natürlich alle Teilnehmer eben diese neuen Dinge ausprobieren möchten und sollen.

Die Gelegenheit, ein Fahrzeug ohne eAWS (Elektromechanische Wankstabilisierung) zu fahren, die ergab sich nicht und man kann das System auch nicht deaktivieren. Insofern kann ich persönlich nur mit dem unmittelbaren Vorgänger, dem 7P Facelift vergleichen.

Ganz kurz umschrieben (für den Bericht muss ja auch noch was übrig bleiben ;)) aber...

- Nachtsichtassistent in Verbindung mit IQ.Light: Das Licht ist (sehr) deutlich besser, auch gibt es nun (wieder) ein richtiges Abbiegelicht, welches die alte Lösung via den Neblern im wahrsten Sinne des Wortes alt aussehen lässt. Die Nachtsichtunterstützung ist fantastisch, hier mal ein Foto davon, bei dem Personen im Hotelfoyer vor dem Fahrzeug stehen. Im Hintergrund rechts ist die Treppe ins OG zu sehen. (Wird im Display des Kombiinstruments eingeblendet, hier im Foto in der "kleinen" Ansicht zwischen den virtuellen Rundinstrumenten) Das ist im Prinzip ein Graustufen-Wärmebild, welches von einer infrarotempfindlichen Kamera im Kühlergrill aufgenommen wird.

IMG_4047.jpg

- Zum Fahrwerk (mit eAWS!): Ein riesiger Komfortgewinn, so wie das oft betont wurde, ist es meines Erachtens nicht. Schon etwas komfortabler im Federungsverhalten, aber jetzt keine Revolution. Was allerdings deutlich auffällt, ist gerade die praktisch nicht mehr vorhandene Seitenneigung auch in sehr flott gefahrenen Kurven. Wir sind da teils recht zügig über Bergstrecken mit Kurven verschiedener Radien gefahren und das ist ganz klar eine deutliche Verbesserung, man könnte ohne Übertreibung auch sagen, fast eine andere Welt. Ich würde es so sagen, dass eAWS es perfekt schafft, ein sportliches Fahrverhalten mit sehr gutem

Fahrkomfort zu kombinieren. Das ging bislang ja nicht ohne Komfortabstriche. Und von der Entkoppelung der Stabis im Offroadmodus profitiert auch spürbar die Verschränkung.

- Allradlenkung: Beim Fahren merkt man eigentlich bewusst erstmal nichts davon. Das ist einerseits natürlich gut, dass dies nicht irgendwie ungewohnt auffällt. Da wir bislang einfach keinen Vergleich zu diesem Fahrzeug ohne Allradlenkung haben, können wir auch nicht sagen wie es ohne wäre. Aaaaaber, der Wendekreis und die Handlichkeit profitieren davon enorm! Mit Allradlenkung ist der Wendekreis einen ganzen Meter kleiner, man fasst es kaum, wo man nun überall in einem Zug wenden kann und wie handlich das Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten (unterhalb 37 km/h) wird

Mehr dann demnächst im Bericht!

DSC_4340_2000.jpg
Start zu den Nachtfahrten

Grüße
Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 6. Mai 2018 um 20:57

[quote='coala','AW: LEADING THE WAY - The all new Touareg']Servus J

Beitrag von „Jörg71“ vom 6. Mai 2018 um 21:10

> Zitat von coala
>
> Servus Jörg,
>
> ein paar Tage dauert das schon noch mit dem Bericht samt Bildern. Aber vorab: Ja, die Testfahrzeuge sind - wie in der Regel stets bei Neueinführungen - ziemlich komplett ausgestattet gewesen. Zwar unterschiedlich in Bezug auf die Farben und die einzelnen Designpakete (z.B. Elegance, Atmosphere, R-Line...), aber eben immer mit ziemlich allen Neuerungen/Innovationen. Liegt einfach daran, dass natürlich alle Teilnehmer eben diese neuen Dinge ausprobieren möchten und sollen.

Die Gelegenheit, ein Fahrzeug ohne eAWS (Elektromechanische Wankstabilisierung) zu fahren, die ergab sich nicht und man kann das System auch nicht deaktivieren. Insofern kann ich persönlich nur mit dem unmittelbaren Vorgänger, dem 7P Facelift vergleichen.

Ganz kurz umschrieben (für den Bericht muss ja auch noch was übrig bleiben ;)) aber...

- Nachtsichtassistent in Verbindung mit IQ.Light: Das Licht ist (sehr) deutlich besser, auch gibt es nun (wieder) ein richtiges Abbiegelicht, welches die alte Lösung via den Neblern im wahrsten Sinne des Wortes alt aussehen lässt. Die Nachtsichtunterstützung ist fantastisch, hier mal ein Foto davon, bei dem Personen im Hotelfoyer vor dem Fahrzeug stehen. Im Hintergrund rechts ist die Treppe ins OG zu sehen. (Wird im Display des Kombiinstruments eingeblendet, hier im Foto in der "kleinen" Ansicht zwischen den virtuellen Rundinstrumenten) Das ist im Prinzip ein Graustufen-Wärmebild, welches von einer infrarotempfindlichen Kamera im Kühlergrill aufgenommen wird.

IMG_4047.jpg

- Zum Fahrwerk (mit eAWS!): Ein riesiger Komfortgewinn, so wie das oft betont wurde, ist es meines Erachtens nicht. Schon etwas komfortabler im Federungsverhalten, aber jetzt keine Revolution. Was allerdings deutlich auffällt, ist gerade die praktisch nicht mehr vorhandene Seitenneigung auch in sehr flott gefahrenen Kurven. Wir sind da teils recht zügig über Bergstrecken mit Kurven verschiedener Radien gefahren und das ist ganz klar eine deutliche Verbesserung, man könnte ohne Übertreibung auch sagen, fast eine andere Welt. Ich würde es so sagen, dass eAWS es perfekt schafft, ein sportliches Fahrverhalten mit sehr gutem Fahrkomfort zu kombinieren. Das ging bislang ja nicht ohne Komfortabstriche. Und von der Entkoppelung der Stabis im Offroadmodus profitiert auch spürbar die Verschränkung.

- Allradlenkung: Beim Fahren merkt man eigentlich bewusst erstmal nichts davon. Das ist einerseits natürlich gut, dass dies nicht irgendwie ungewohnt auffällt. Da wir bislang einfach keinen Vergleich zu diesem Fahrzeug ohne Allradlenkung haben, können wir auch nicht sagen wie es ohne wäre. Aaaaaber, der Wendekreis und die Handlichkeit profitieren davon enorm! Mit Allradlenkung ist der Wendekreis einen ganzen Meter kleiner, man fasst es kaum, wo man nun überall in einem Zug wenden kann und wie handlich das Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten (unterhalb 37 km/h) wird

Mehr dann demnächst im Bericht!

DSC_4340_2000.jpg
Start zu den Nachtfahrten

> Grüße
> Robert
>
> Alles anzeigen

Guten Abend Robert,

für deinen sehr guten Vorabbericht möchte ich mich bedanken. Dieser ist sehr interessant. Mit euren Testergebnissen zur eAWS, zu Nightvision (übrigens ist euer Foto dazu sehr eindrucksvoll), zu IQ-Light und zur Allradlenkung könnt Ihr uns daher die Gewissheit geben, das Volkswagen die bei uns geweckten Erwartungen erfüllen wird. Insbesondere bin ich davon beeindruckt, dass die eAWS nunmehr bei schnellen Kurvenfahrten die Seitenneigung wirklich ohne Komfortverlust unterbindet. Wegen Letzterem hatte ich mich beim T2 gegen die Wankstabilisierung entschieden. Diese war dort nur mit Tieferlegung zu haben, wobei ich dann von einem Verlust beim Fahrkomfort ausging. Auf den von Euch angekündigten ausführlicheren Bericht freue ich mich schon jetzt.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 8. Mai 2018 um 13:52

Servus Jörg,

zur eAWS: Der Fahrkomfort ist in keinem Fall schlechter als im direkten Vergleich zum Touareg II Facelift mit dem normalen Luftfahrwerk. Ich konnte das auch in Bezug auf den Abrollkomfort, bei Querfugen, Kanaldeckeln etc. relativ gut vergleichen, weil unsere Testfahrzeuge mit 20" Rädern und 45er Reifenquerschnitt ausgerüstet waren und ich die Kombi ebenfalls bei meinem Fahrzeug fahre. Aber wie schon gesagt, Welten liegen da nicht dazwischen. Bereits das Fahrwerk des Touareg II ist meines Erachtens hervorragend abgestimmt, gerade auch in Bezug auf Geradeauslauf und Lenkpräzision und wurde im Zuge des Facelifts nochmals einer behutsamen Feinabstimmung unterzogen. Das Rad jeden Tag neu erfinden, das kann man natürlich nicht Hauptvorteil ist nun eben die Bündelung aus Komfort und Fahrdynamik zugleich.

Freuen dürfen sich auch die Fans niedriger Fahrgeräusche, denn der neue Touareg ist nicht nur außen spürbar leiser geworden, auch im Fahrgastraum geht es nun noch ruhiger zu

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 8. Mai 2018 um 17:43

Hallo zusammen,

die letzten Wochen konnten einige Journalisten den Neuen auf der Reise von Beijing nach Wolfsburg testen. Den ersten Bericht dazu gibt es in der heute erscheinenden Ausgabe der "**OffRoad**" zum Nachlesen

Grüße von Stephan

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Mai 2018 um 15:46

Hallo zusammen,

auch in der heute erscheinenden Ausgabe (Heft 11) der "**AMS**" ist ein 16-seitiger Artikel über den TIII

Grüße von Stephan

Beitrag von „Jörg71“ vom 13. Mai 2018 um 22:01

> Zitat von coala
>
> Servus Jörg,
>
> zur eAWS: Der Fahrkomfort ist in keinem Fall schlechter als im direkten Vergleich zum Touareg II Facelift mit dem normalen Luftfahrwerk. Ich konnte das auch in Bezug auf

> den Abrollkomfort, bei Querfugen, Kanaldeckeln etc. relativ gut vergleichen, weil unsere Testfahrzeuge mit 20" Rädern und 45er Reifenquerschnitt ausgerüstet waren und ich die Kombi ebenfalls bei meinem Fahrzeug fahre. Aber wie schon gesagt, Welten liegen da nicht dazwischen. Bereits das Fahrwerk des Touareg II ist meines Erachtens hervorragend abgestimmt, gerade auch in Bezug auf Geradeauslauf und Lenkpräzision und wurde im Zuge des Facelifts nochmals einer behutsamen Feinabstimmung unterzogen. Das Rad jeden Tag neu erfinden, das kann man natürlich nicht Hauptvorteil ist nun eben die Bündelung aus Komfort und Fahrdynamik zugleich.
>
> Freuen dürfen sich auch die Fans niedriger Fahrgeräusche, denn der neue Touareg ist nicht nur außen spürbar leiser geworden, auch im Fahrgastraum geht es nun noch ruhiger zu
>
> Grüße
> Robert

Hallo Robert,

vielen Dank für deine Antwort. Besonders freut micht, dass der neue Touareg noch ruhiger bei den Fahrgeräuschen ist als der ohnehin schon sehr kultivierte Vorgänger.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Jörg71“ vom 13. Mai 2018 um 22:12

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo zusammen,
>
> die letzten Wochen konnten einige Journalisten den Neuen auf der Reise von Beijing nach Wolfsburg testen. Den ersten Bericht dazu gibt es in der heute erscheinenden Ausgabe der "**OffRoad**" zum Nachlesen
>
> Grüße von Stephan

Hallo Stephan,

der Beitrag in der Offroad ist trotz seiner Kürze sehr lesenswert. Insbesondere wird der Fahrkomfort durch die Luftfederung und die immer noch vorhandene Offraodfähigkeit gelobt. Das einzige was mich wundert ist, dass am Ende bei den technischen Daten steht, dass der T3 nur vorn innenbelüftete Scheibenbremsen hat. Ich muss morgen mal bei meinem 7P nachschauen. Mir war als hätte er Belüftungstege in den hinteren Bremsscheiben:).

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Hannes H.“ vom 14. Mai 2018 um 06:28

> Zitat von Jörg71
>
> Ich muss morgen mal bei meinem 7P nachschauen. Mir war als hätte er Belüftungstege in den hinteren Bremsscheiben:).

Ja, der T2 hat hinten eine innenbelüftete Scheibenbremse, ebenso wie hier noch ein Festsattel mit zumindest einer Doppelkolbenanlage.

MfG

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 14. Mai 2018 um 22:24

> Zitat von Hannes H.
>
> Ja, der T2 hat hinten eine innenbelüftete Scheibenbremse, ebenso wie hier noch ein Festsattel mit zumindest einer Doppelkolbenanlage.
>
> MfG
>
> Hannes

Hallo Hannes und Stephan,

vielen Dank für die Information. Habt Ihr eventuell auch weitere Informationen zu den Details der Bremsanlage beim T3 (Dicke und Durchmesser der Bremsscheiben, Anzahl der Kolben) ? Wie schätzt Ihr insgesamt die Bremsanlage im T3 im Vergleich zum Vorgänger ein? Vielen Dank für Eure Antworten im voraus.

Viele Grüße
Jörg

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. Mai 2018 um 19:47

> Zitat von Jörg71
>
> [...] Das einzige was mich wundert ist, dass am Ende bei den technischen Daten steht, dass der T3 nur vorn innenbelüftete Scheibenbremsen hat. [...]

Hallo zusammen,

das ist falsch, auch der TIII hat hinten innen belüftete Scheiben

Grüße von Stephan

Beitrag von „Jörg71“ vom 15. Mai 2018 um 22:17

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo zusammen,
>
> das ist falsch, auch der TIII hat hinten innen belüftete Scheiben
>
> Grüße von Stephan

Hallo Stephan,

vielen Dank für die gute Nachricht.

Viele Grüße

Jörg