
Neuer VW Touareg: Wie ein Top-Modell zum Topmodell wurde

Von Axel F. Busse

In dem Land, aus dem die so genannten China-Böller stammen, weiß man großartige und farbenfrohe Dramaturgie zu schätzen. Die Weltpremiere des neuen Touareg-Volkswagens auf der Pekinger Messe „Auto China 2018“ ließ den Verdacht falscher Bescheidenheit denn auch gar nicht erst aufkommen. Die Show in der chinesischen Hauptstadt war jedoch nicht Auftakt, sondern Finale einer monatelangen Kampagne, die selbst für VW-Verhältnisse enorme Dimensionen angenommen hat.

Eine PR-Maschinerie, die nachhaltige Wirkung und Interesse für ein Produkt erzeugen soll, muss schon lange vor der offiziellen Premiere der Neuerscheinung angeworfen werden. Für die Profis aus der Wolfsburger Produktkommunikation ist das eine Binsenweisheit. So wurde ein verschwiegener Winkel im weitläufigen Komplex des Studio-Hamburg-Areals im Stadtteil Jenfeld auserkoren, Schauplatz minutiöser Vorbereitungen zu werden. Die Akteure: Ein handverlesenes Team spezialisierter Lichtbildner, technische Hilfskräfte und Assistenten der Digitalfotografie, dazu Vermarktungs-Fachleute des Konzerns und ungezählte Motorjournalisten, Autoren und Berichterstatter, die eigens in generalstabsmäßig geplanten Wellen in die Hansestadt eingeflogen wurden – Limousinenservice und in dunkles Tuch gehüllte Chauffeure inklusive.

Das „Workshop mit Foto-Shooting“ genannte Ereignis vermochte mehreren Zielen gleichzeitig zu dienen: Einerseits vermittelte es den Gästen das Gefühl, einem erlauchten Kreis mit Zugang zu exklusiven Informationen anzugehören, andererseits sichert die große Zahl der Teilnehmer eine breite Streuung der Information im Heimatland, während parallel in China der Vorhang für die globale Bühne aufgezogen wurde. Wohldosierte Bekanntgaben und individuell arrangierte Foto-Dokumentationen sorgen in diesen Tagen dafür, dass die motor-affine Fachpresse von einer beeindruckenden Bilderwelle geflutet wird.

Unumstrittener Star des hochprofessionell orchestrierten Schauspiels: der neue VW Touareg, auf Hochglanz poliert und millimetergenau auf dem kalkweiß getünchten Hallenboden positioniert, perfekt ausgeleuchtet und zur Aktivierung der zahlreichen Displays im Stand unter Strom gesetzt. Ein Hauch von „Germany's Next Topmodel“ wehte durch die von Kabeln und Belichtungsmessern, LED-Türmen, Kontroll-Monitoren und Scheinwerfer-Brücken durchwirkte Studiolandschaft, während die Garde der Berichterstatter im Minutentakt in die fensterlose Kulisse geleitet wurde. Zum Klicken der Kameraverschlüsse spiegelte sich nicht immer nur die Neugier des Betrachters für den taufrischen Geländewagen in den Objektiven, sondern zuweilen auch die Begeisterung über die eigene Wichtigkeit.

Dass es sich um das „Flaggschiff der Marke“ handelt, daran kann angesichts der opulenten Inszenierung der Vorab-Präsentation kein Zweifel bestehen. Im direkten Vergleich mit den 2005 erstmals vorgestellten Touareg-Generationen der Vergangenheit zeigt sich der Nachfolger wesentlich selbstbewusster, markanter und präsenter. 77 Millimeter mehr Außenlänge und ein um 32 mm größerer Überhang hinten machen den Auftritt wuchtig, gleichzeitig wurde um bis zu 170 Kilo abgespeckt. Die Kunst der Fuge hätte Johann Sebastian Bach kaum besser in die Realität umsetzen können, denn zählt man vom oberen Rand des Vorderrades bis zur Mitte der mächtigen Motorhaube durch, sorgen nicht weniger als neun Kanten, Spalten, Sicken und Blechfalten für Kontur und

Lichtbrechung. Mächtige Linien entstehen daraus an den Flanken, schaffen Umrisse und optische Reize, die so am Vorgänger nicht wahrzunehmen sind.

Designer Frank Brüse ist überzeugt, das neue SUV habe beim Styling einen „Riesenschritt gemacht“, weg von zweckbestimmten und technisch orientierten Karosserieformen hin zu „einem emotionaleren und menschlicheren Design“. Dazu trügen nicht nur die expressive Front und das leicht abfallende Dach bei, sondern auch winzige Details wie etwa das Markenlogo auf der Heckklappe – das einzige im Konzern, das eine leicht gekrümmte Form aufweist. Den Drang des Fahrzeugs an die Spitze versinnbildliche die erkennbar nach vorn geneigte D-Säule.

Damit sich die Innovationen in Design und Technik die Waage halten, hat Volkswagen nicht mit der Aufwertung von Komfort-, Sicherheits- und Assistenz-Optionen gespart. Die neue Preisliste dürfte deshalb um einiges dicker ausfallen als die mageren 27 Seiten, die das letzte Prospekt dieser Art umfasste. Damit es mit dem fast fünf Meter langen Zweitonner „im Parkhaus keine Probleme gibt“, sagt Baureihenleiter Dr. Stefan Gies, habe man auch eine Hinterachslenkung im Angebot, die den Touareg fast so wendig mache wie einen Golf.

Künftig soll der Touareg mit seiner Innenarchitektur „den Maßstab für die ganze Modellpalette“ definieren, sag Gies. Bis zu 15 Zoll Diagonale messen nunmehr die verfügbaren Monitore der angebotenen Infotainment-Anlage – eine Größe, die manchem Desktop-Anfänger aus der Gründerzeit des Personal Computers noch geläufig sein dürfte. Das Styling der berührungsempfindlichen Oberflächen sei „clean, ästhetisch, modern“, unterstreicht der Baureihenleiter, biete nunmehr auch die in anderen Konzernprodukten seit längerem verfügbaren Features wie Head-Up-Display und Nachtsichtfähigkeit.

Diese wurde auch gleich um eine neue Eigenschaft erweitert: Werden aus dem Zusammenwirken von Kameras, Radar- und Ultraschallsensoren vor dem Fahrzeug Hindernisse identifiziert – wie zum Beispiel ein Fußgänger – kommunizieren diese zeitgleich mit den LED-Scheinwerfern, die umgehend einen kräftigen Lichtstrahl auf das erfasste Objekt lenken können. All diese Funktionen wollen sinnvoll beherrscht und eingesetzt werden. In dem Wissen, dass die Komplexität der zahlreichen Fahr- und Bedienmodi in modernen Pkw schon jetzt machen Kunden überfordert, verspricht Gies, das neue System sei nicht nur intuitiv zu bedienen, sondern auch lernfähig und so den Bedürfnissen der Nutzer anzupassen.

Dazu gehört zum Beispiel ein „Home“-Button, wie ihn jedes Smartphone hat, um allen, die sich in den Untermenüs der Funktionen zu verlieren drohen, eine schnelle und sichere Rückkehr in die Ausgangsposition zu ermöglichen. Analog zu den Schwestermodellen aus dem modularen Längsbaukasten, etwa Audi Q7 oder Porsche Cayenne, verfügt der Touareg neben dem 12-Volt-Bordnetz auch über einen 48-Volt-Stromkreis, der auf den elektrischen Aktuator für den Wankausgleich wirkt. Das soll schneller und präziser funktionieren als beim bisherigen hydraulischen System. Die Luftfederung kann die Bodenfreiheit um bis zu 110 Millimeter variieren, wobei die Absenkung an der Hinterachse einer einfacheren Beladung dient.

Trotz anhaltender Diesel-Diskussionen bleibt ein Touareg ohne Selbstzünder-Motor unvorstellbar. Um allen Verdächtigungen vorzubeugen, hat Volkswagen auch hier draufgesattelt. Die Abgasreinigung mittels SCR-Kat schöpft aus einem Ad-Blue-Tank, der bis zu 24 Liter der Harnstofflösung fasst. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
