
Fahrbericht Volkswagen Touareg V8 TDI: Ist der Ruf erst ruiniert,☒

Von Peter Schwerdtmann, cen

Der Deutsche und seine Marke. Mein erster Wagen gehörte meiner Freundin, ein Käfer aus dem ersten Baujahr ohne Brezelfenster. Der erste eigene war ein gebrauchter 64er, dann ein Standard von 1970, danach die Traurige Lösung und endlich der Reigen der Gölfe bis Nummer 6. Auf Nummer 2 war ich besonders stolz. Er trug die US-Stoßstange und den Rückhalteautomaten. Mein Passat Variant war ohne Dachreling 3 km/h schneller als die Laster mit. Nach einem Audi 100, einem 80ger Quattro, der auf einem Trecker zerschellte, einigen A6-Dienstwagen und einem A8 kehrte ich schließlich zu den Wolfsburgern zurück.

Auch wenn ich in der Reihe einen Mercedes E 230 bisher unterschlagen habe, so muss ich doch feststellen, dass meine automobile Sozialisierung von Wolfsburg dominiert wurde. So landete ich nach dem A8 zwanghaft wieder in einem Volkswagen, in einem Touareg V6 TDI. Unterstützt hat meine Kaufentscheidung damals auch die Aussage von sachkundigen Kollegen, der Touareg sei eigentlich nur eine Unterart des hochherrschaftlichen Phaeton. Nach dem ersten Touareg war für mich klar: Das Auto passt mir.

Gar nicht schüchtern

Zur gegenseitigen Sympathie gehörte auch, dass mein Touareg in glänzendem Grau und ohne Dachreling mit seinen glatten, sanft gerundeten Linien offenbar eher kleiner aussehen wollte als es der Außenlänge von 4,75 Metern entsprochen hätte. Der Wagen, der jetzt vor der Redaktion steht, sieht dagegen keine Veranlassung, seine Länge und seine 2,3 Tonnen herunterzuspielen. Wuchtig und gar nicht schüchtern reiht der sich bei den Premium-SUV ein - mit breiten Schultern, riesigen Rädern (285/40 R 21), passend voluminösen Radhäusern, quellenden Formen und verschärfend gesetzten Kanten. Sollte jemand von diesem Auftritt noch nicht überzeugt sein, so weist der Touareg gern auf seinen R-Schriftzug an der Seite hin.

Was der starke Auftritt allerdings dem Außenstehenden verschweigt, ist der Achtzylinder-Diesel mit vier Litern Hubraum. Die Zurückhaltung ist verständlich, denn sie vermeidet Streit. Heutzutage soll sich jeder Dieselfahrer für seinen Selbstzünder schämen. Dass er für seine Kaufentscheidung schon wegen des Klima gelobt gehört, will niemand wissen. Der Zeitgeist hat dafür gesorgt, dass die Zahl der Menschen immer kleiner wird, die sich trauen, der Umwelt mitzuteilen, für welchen Verbrenner sie sich für ihr Auto entschieden haben. Der Hinweis auf gleich acht Diesel-Zylinder könnte bei Fußgehenden und Diversen Aggressionen auslösen. So verrät der breite Schriftzug „Touareg“ am Heck eigentlich nichts. Erst der Blick auf die beiden riesigen, ovalen Auspuffrohre legt nahe, dass die Reise nicht schon bei schwedisch-chinesischen 180 km/h, sondern erst bei 250 km/h eingebremst wird.

Aber auch der „One Million“-Button an der B-Säule verwirrt in der Zwischenzeit, denn seit Mitte August ist klar, Volkswagen schickt diesen Motor nicht in das Rennen um die zweite Million. Der V8 soll auslaufen. Noch 400 Stück wollen die Wolfsburger für mehr als 120.000 Euro als „Last Edition“ unters Volk bringen, zu erkennen am passenden Button an deren B-Säule.

Abschied von zwei Zylindern

Als einer von der ersten Million wollen wir mit unserem Testwagen Abschied nehmen von

zwei Zylindern, denn der Volkswagen Touareg R wird ein Plug-in-Hybrid mit einem Sechszylinder Ottomotor. Dieser Antrieb leistet zwar auch 462 PS (340 kW) und damit sogar mehr als der Achtzylinder mit 422 PS (310 kW), aber der Achtzylinder gönnte sich und seinem Fahrer 900 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment und das ab 1250 Umdrehungen pro Minute (U/min), also knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl.

Mit diesem Vierliter hatten die Volkswagen-Entwickler viel erreicht in Sachen Verbrauch und Emissionen. Bei den Stickoxiden liegt der Wert nach der Real Driving Emissions-Methode gemessen (RDE) zwischen 10 mg/km und 20 mg/km. Das liegt um ein Vielfaches unter dem Grenzwert von 80 mg/km. Nach WLTP gemessen liegt der Durchschnittsverbrauch wenig über neun Liter (nach NEFZ: 7,4 Liter) – bei dem Gewicht und dem Luftwiderstand gute Werte für einen Vierzylinder.

Nun wird Wolfsburg sich auch bei dem Nachfolger mit sechs Zylindern und Plug-in-Antrieb mit Hilfe der EU-Zauberformel in traumhafte Tiefen herunterrechnen müssen. Doch liegt der sicher nicht falsch, der behauptet, dass der Achtzylinder auf der schnellen Langstrecke nicht mehr verbraucht als der Hybrid.

Sinnliches Erlebnis

Unser Achtzylinder kam an zwei Tagen auf der Autobahn bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten mit 9,6 Litern auf 100 km aus. Dabei haben wir oft dieses sinnliche Erlebnis provoziert, den Motor zu fordern. Hier röhrt kein kraftmeiernder Achter. Dieser Motor beschleunigt selbstverständlich und ruhig aber unerbittlich und pausenlos. Beeindruckend auch die Eleganz, mit der er ganz selbstverständlich die 200-km/h-Marke überwindet und nach Höherem strebt.

Natürlich kann der Touareg auch Landstraße. Schließlich hat die Super-Version, in der wir sitzen, Luftfederung und alle Möglichkeiten für die passenden Fahrwerkeinstellungen an Bord. Auf Landstraßen, beim Rausbeschleunigen aus der Kurve, kann der Motor seine sanfte Kraft ausspielen, soweit das Getriebe und der Allradantrieb das aushalten. Vielleicht kommt der Touareg sogar einmal ins Gelände. Aber die artgerechte Haltung lässt man ihm besser auf der schnellen Langstrecke angedeihen.

Technik und klassische Tugenden

Beim Menschen wie beim Auto sind die ersten Sekunden entscheidend für das Maß der Sympathie. Beim Touareg wird der äußere Anschein auch durch den Blick auf die inneren Werte gestützt. Sowie die Tür geöffnet wird, sagen Augen, Ohren und die Nase einem, wes' Geistes Kind dieses Auto ist. Hier treffen Raum auf Großzügigkeit, Luxus-Ambiente und ein Design, dass mit den Mitteln der modernen Technik klassische Tugenden und Erfahrungen pflegt. Das virtuelle Display im Blickfeld des Fahrers zeigt klassische, fein gezeichnete Rundinstrumente, es gibt auch einen großem Wahlhebel für die Automatik und viele vertraute Elemente.

Aber wir wollen hier nicht über den Innenraum sprechen. Der wird uns erhalten bleiben. Was Kennern fehlen wird, ist dieser Motor. Selten ordnet sich ein Triebwerk dieser Klasse mit so vielen Zylindern und kräftigem PS-Überschuss so selbstverständlich dem Gesamtkonzept eines Fahrzeugs unter wie dieser Achtzylinder dem Touareg. Er ist weder vorlaut, noch drängt er sich auf. Aber er wartet hellwach auf den Wunsch des Fahrers.

Dieser Motor dient hier als extremes Beispiel dafür, was der Mainstream wegzuspülen droht. Aber ein Achtzylinder ist eben nicht nur ein Motor. Er ist ein Symbol. Wir werden ihn vermissen. Doch das Leben muss weitergehen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Volkswagen Touareg 4.0 V8 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net
