
Abnahmefahrt Volkswagen Touareg: Wolfsburg kann noch Oberklasse

Von Jens Meiners, cen

Er war die Speerspitze, als Volkswagen unter Ferdinand Piëch ganz nach oben strebte: der Touareg. Mehr noch als der Phaeton stellte der Oberklasse-Geländewagen vor anderthalb Jahrzehnten alles in den Schatten, was sich in seinem Segment bewegte. Es gab ihn zwischenzeitlich als Zehnzylinder-Turbodiesel und als Zwölfzylinder-Benziner: Niemand konnte diesem Monument der Ingenieurskunst das Wasser reichen.

Mittlerweile backt Volkswagen (außer im Geschäftsbericht) kleinere Brötchen, will lediglich den Massenmarkt anführen und der Kundschaft im Übrigen den Weg in eine elektrische Zukunft weisen. Doch der Touareg, darauf bestehen die Entwickler, hat seine Positionierung nicht geändert. Er will genau dort anschließen, wo der Vorgänger, der zwei Generationen lang auf einer Plattform gebaut wurde, nun ausläuft.

Jetzt wandert der Touareg, wie zuvor bereits der Audi Q7 und der Porsche Cayenne, auf die MLB-Evo-Plattform – ein Architekturwechsel, der das Gewicht trotz zusätzlicher Funktionen und verbesserten Sicherheitssystemen um stolze 100 bis 120 Kilogramm absenkt. Das Einstiegsmodell liegt jetzt knapp unterhalb von zwei Tonnen. Kein Bauteil wurde vom Vorgänger übernommen.

Mit 488 cm Länge, 198 cm Breite und 170 cm Höhe ist der Touareg etwas länger, breiter und flacher als bisher. Die günstigen Proportionen sieht man ihm auch an: Er steht satt auf seinen zwischen 18 und 21 Zoll großen Rädern, die Kotflügel sind muskulös ausgeformt und die Frontpartie wird von einem ungemein breiten Ensemble aus Kühlermaske und Scheinwerfern dominiert. Schon bei den abgeklebten Prototypen lässt sich erahnen: Diese Form setzt sich positiv vom klotzigen Schwestermodell Audi Q7 ab und wirkt moderner als der allzu eng am Vorgänger klebende Porsche Cayenne.

Dieser Eindruck setzt sich auch im Interieur fort: Hier glänzt der neue Touareg mit einer extrem futuristischen Optik, die sich auf dem Niveau eines Audi A8 bewegt. Vor dem Fahrer und in der Fahrzeugmitte dominieren großzügig verglaste Flächen, deren Darstellung sich – nach gründlicher Einarbeitung – relativ frei konfigurieren lässt. Die Navigation ist extrem schnell, die Stereoanlage gehört zur Spitze im Segment. Erstmals wird ein Nachtsichtsystem angeboten.

Der hervorragende Eindruck kommt nicht von ungefähr, sollten doch etliche Elemente – etwa die „Innovision“ genannte Armaturentafel, aber auch der breite Wählhebel – mit einem neuen Phaeton geteilt werden. Das Projekt wurde leider gestoppt, im neuen Touareg überleben einige Bauteile. An einigen Stellen wurde allerdings gespart, im Klassenvergleich liegt er jedoch immer noch ganz vorn. Die Sitzbezüge wirken modern, und optional lässt sich das Interieur in 30 unterschiedliche, mehr oder weniger geschmackvolle Farbtöne tauchen.

Schon am Steuer der Vorserienfahrzeuge fällt der sehr hohe Perfektionsgrad auf, der auch diesen Touareg auszeichnet. Wir sind sowohl den 210 kW / 286 PS starken V6 TDI als auch den 250 kW / 340 PS starken V6-Ottomotor gefahren. Beide Varianten zeichnen sich durch ihre fast unglaubliche Leichtfüßigkeit aus, wobei der Benziner feinnerviger wirkt, der Diesel hingegen bulliger. Gekoppelt sind beide Motoren an einen Acht-Gang-Wandlerautomaten. Das Geräuschniveau bleibt bei TDI und TSI bis in den obersten Geschwindigkeitsbereich geradezu surreal niedrig. Allerdings könnte der Diesel noch

spontaner ansprechen; das verzögerte Ansprechverhalten mag auf die jüngsten Abgasvorschriften zurückzuführen sein.

Die interessanteste Motorisierung folgt erst noch, und zwar in Form des 310 kW / 422 PS starken V8 TDI. Nach unten wird VW eine 170 kW / 231 PS stark Variante des V6 TDI nachschieben, und wer grüne Gesinnung zur Schau stellen will, muss auf den kommenden Plug-in-Hybrid warten. Dabei ist noch nicht klar, ob diese Version – wie in China – auf einem Vierzylinder aufbaut oder ob man auf einen V6 als Basismotor setzt: Da es jedoch auf jeden Fall ein Benzinmotor sein wird, darf man von Realverbräuchen ausgehen, die oberhalb der Dieselmotoren liegen, wenn man sich nicht gerade auf Kurzstreckenfahrten beschränkt (für die das Auto eigentlich nicht konstruiert ist).

Gleich welche Motorisierung unter der Haube steckt: Das Fahrwerk, besonders die optionale Luftfederung, kommt äußerst lässig mit der Leistung klar. Dabei ist die Spreizung zwischen den verschiedenen Fahrmodi konsequent und so überzeugend wie bei kaum einem Konkurrenten umgesetzt. Das Handling lässt sich mit Hinterachslenkung und einer Wankstabilisierung weiter nachschärfen. Unbedingt erforderlich ist das nicht, aber wer einmal ein Zwei-Tonnen-Go-Kart fahren will, dem sei empfohlen, bei der Bestellung die entsprechenden Häkchen im Konfigurator zu setzen.

Dieser SUV zeigt, was die VW-Ingenieure können, wenn man sie lässt. Bleibt zu hoffen, dass dieser technik- und innovationsgetriebene Ansatz im Rahmen der aktuellen Diskussionen nicht weiter beschädigt wird. Noch kann VW Oberklasse. Mitte März ist der neue Touareg ohne Tarnung zu sehen. (ampnet/Sm)

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



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



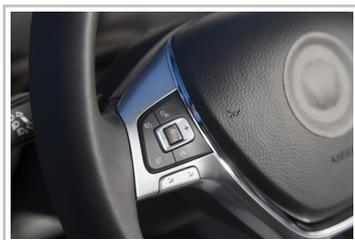
Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



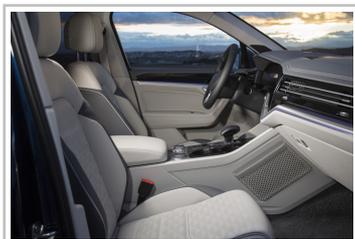
Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Touareg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



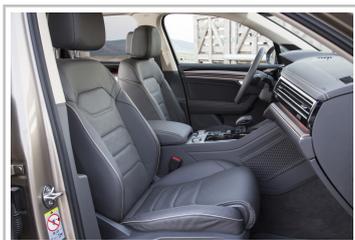
Volkswagen Touareg.

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
