

## Der neue Touareg 2014

### Präsentation und internationale Fahrveranstaltung in München, September 2014

Mit geschärftem Design und aufgepeppter Technik schickt sich die zweite und nun aktuell überarbeitete Generation des Touareg an, die Erfolgsstory des beliebten "Allrounders" fortzusetzen.



Marcel Hardetzki, Produktmarketing Produktlinie Fullsize bei Volkswagen (rechts im Bild) präsentiert Technikjournalist Robert Braun stolz den neuen Touareg.

Nicht nur das innere und äußere Erscheinungsbild des Touareg wurde im Zuge des Facelifts modernisiert, sondern es gibt auch einige Änderungen unterm Blech, sprich an der Technik. Ebenfalls neu sind zusätzliche Ausstattungsmerkmale. Weitere Felgen und Farben sind hinzugekommen und auch an der Sicherheitstechnik wurde weiter gefeilt.

In München fand kürzlich die internationale Vorstellung des Touareg 2014 statt. Dort hatten die geladenen Pressevertreter Gelegenheit, den Touareg sowohl auf der Straße als auch im Gelände ausgiebig zu testen und sich den anwesenden Fachleuten von Volkswagen über die Neuerungen und Verbesserungen des Fahrzeugs zu unterhalten. tech-journalist.de war natürlich mit dabei - hier die wichtigsten Facts & News zum neuen Touareg:

#### Das Exterieur

Frontansicht: Auf den ersten Blick fällt die geänderte Front- und Heckpartie ins Auge. Vier, statt vormals zwei verchromte horizontale Lamellen zieren nun den Kühlergrill und die Scheinwerfer wurden neu gestaltet. Neben einem serienmäßigen 25 Watt Bi-Xenonscheinwerfer für Abblend- und Fernlicht steht dem Kunden ein 35 Watt Bi-Xenon Scheinwerfer als Option zur Verfügung, der neben dynamischem Kurvenlicht eine Scheinwerferreinigungsanlage und eine LED-Tagfahrlichtsignatur enthält; diesen kann man gegen weiteren Aufpreis um den „Dynamic Light Assist“ erweitern.

Leider wurde das seinerzeit sehr effektive Abbiegelicht, das beim Touareg I bis Anfang 2010 noch außen angeordnet in den Hauptscheinwerfer saß, auch beim Facelift nicht

wieder dorthin verfrachtet, sondern auch der aktuelle Touareg blinzelt (erheblich weniger wirksam) über die jeweils einseitig zugeschalteten Nebelscheinwerfer um die Ecke. Schade, sollte doch die Form eigentlich der Funktion folgen und nicht umgekehrt. Na ja, hier haben sich wohl leider die Designer durchgesetzt.

Ebenfalls neu sind die überarbeiteten Nebelscheinwerfer, welche mit ihrer abgeschrägten Form nahtlos die Silhouette der nun in A-Form verlaufenden Streben der Frontschürze aufgreifen und fortsetzen. Optisch wirkt der neue Touareg dadurch insgesamt etwas dynamischer und sportlicher. An Eleganz hat er indes nicht eingebüßt - die Designer bei Volkswagen haben es verstanden, durch eher behutsame Änderungen im unteren Bereich der Frontschürze dem Touareg ein schnittiges, aber dennoch nicht aggressives Gesicht zu verpassen.

Zweifellos auch ein Schritt in Richtung des aktuellen Markengesichts, welches sich zwischenzeitlich praktisch alle PKW-Modelle von Volkswagen teilen. An der Stelle bleibt allerdings zu hoffen, dass mit Erscheinen der nächsten Tiguan-Generation der Touareg auch dann noch eindeutig als solcher zu erkennen bleibt und sich die Front der beiden Modelle nicht allzu sehr ähnelt.



Heckansicht: Hier gestalten sich die Änderungen deutlich weniger augenfällig. Ein leicht abgeändertes VW-Emblem ziert die Heckklappe und ein neuer Diffusor, der bei Bestellung des optionalen "R-Line" Exterieur-Pakets in hochglänzendem Schwarz gehalten ist, fand den Weg ans Heck. Wird das Paket „Chrome & Style“ geordert, schmückt noch eine, um das Fahrzeug laufende Chromleiste den Touareg. Ebenso in diesem Paket enthalten: Ein in Wagenfarbe lackierter unterer Stoßfänger- und Schwellerbereich, verchromte Endrohre, eine Trittstufe und noch etwas weiterer Chrom-Zierrat. Einen zusätzlichen Heckspoiler - unabhängig vom Fahrzeuglack stets in schwarz gehalten - erhielt der V6 TDI mit 193 kW.

Dieser zusätzliche Spoiler reduziert die Verwirbelungen im Heckbereich und damit den Verbrauch. Bei den übrigen Motorisierungen ist dieser Zusatzspoiler im optional bestellbaren „R-Line“ Exterieur-Paket enthalten.



Am Blech selbst wurde wenig geändert, die Karosserie entspricht - bis auf die Heckklappe - dem Vorgänger. Hier wurde die sogenannte Tornadolinie zwischen den Rückleuchten und oberhalb des VW-Logos nachgeschärft und der Verlauf der Heckklappensicke in den hinteren Stoßfänger übertragen. Das separat zu öffnende Heckfenster, eine durchaus sehr praktische Sache, entfiel allerdings bereits 2010 mit Einführung des Touareg II und kehrt leider auch beim 2014er Facelift nicht wieder.

#### Dunklere Scheiben

Neu ist die Möglichkeit, die Heck- und Seitenscheiben optional auch mit 90% Lichtabsorption anstelle von 65% zu bestellen, wobei die 65%-Variante weiterhin im Programm bleibt. Wir empfehlen hier, sich dieses Ausstattungsmerkmal besser vorher live anzusehen (beispielsweise beim Golf und Scirocco gibt es diesen Tönungsgrad bereits länger, sicher steht hier beim Händler ein Fahrzeug zur Begutachtung), denn einerseits wirkt die starke Tönung - gerade bei dunkler Lackierung optisch schon recht dramatisch, von außen gar komplett undurchsichtig, andererseits schluckt sie auch viel Licht. Nachts und bei schlechter Witterung könnte dies, gerade bei Rückwärtsfahrten und beim Abbiegen, ein Manko darstellen. Am besten deshalb vor Bestellung selber testen.

#### Weitere Farben

12 Farben sind aktuell für den neuen Touareg verfügbar, davon sind fünf Lackierungen neu: „Light Silver Metallic“, „Sand Gold Metallic“, „Black Oak Brown Metallic“, „Moonlight Blue Metallic“ und „Reef Blue Metallic“.

#### Neue Felgen

Das 18“-Leichtmetallrad „Arica“ mit 10 Speichen und die 20“-Leichtmetallfelge „Masafi“ mit fünf Doppelspeichen im Y-Design setzen neu ein, ebenso die 20“-Felge Talladega“ mit fünf Dreifachspeichen, letztere wahlweise erhältlich in den Farben Grau Metallic oder Sterling-Silber.

#### Feinschliff am Interieur

Im Innenraum gibt es keine großen Überraschungen. Wer einen Touareg der zweiten Generation sein Eigen nennt, der wird sich auch im 2014er Touareg sofort wieder zuhause fühlen. Ab sofort bestellbar ist nun beim Sitzgestühl (Leder „Vienna“) zusätzlich die Farbrichtung „Bonanza“, bei den Nappa-Ledern ist die Farbrichtung „St. Tropez“ hinzugekommen, ein heller Sandton der sehr edel wirkt, aber sicher auch regelmäßig gepflegt werden will. Besonders dann, wenn man gerne zum Abfärben neigende Jeanshosen trägt. Neu sind auch zwei zusätzliche Edelhölzdekore namens „Sapelli Mahagoni“ und „Engineered Ebony“. Letzteres hat uns sehr gut gefallen; ein schöner Kompromiss zwischen eher kühl-sachlichen Dekoreinlagen im Metalllook und andererseits teils etwas angestaubt wirkenden, allzu warmen Holzönen.



Eine Umgestaltung erfuhren die Aluminium-Drehsteller für Fahrwerkeinstellung, Radio-Navigationssystem, Klimaanlage und die Spiegeleinstellung. Diese besitzen nun eine feinere Rändelung.



Die vormals rote Beleuchtung sämtlicher Bedienelemente wich einer exklusiven weißen Illumination. Wird das optionale „Ambientepaket“ für 435 Euro dazu gebucht, erweitert sich das Lichterspiel im Innenraum noch um Lese- und Fußraumbeleuchtung in LED-Technik, eine horizontal-linienförmige Türbeleuchtung und rote Warnleuchten für den rückwärtigen Verkehr auch in den hinteren Türen.

Ausgesprochen erfreulich sind die beiden neuen Taster für die optionale Lenkrad- und Frontscheibenheizung, die nun – erheblich ergonomischer mit einem Griff bedienbar – vom Menüpunkt „Climate“ im Radio-Navigationssystem in die Mittelkonsole, direkt unterhalb des Ablagefachs gewandert sind.

### **Sauberere Motoren, neues Start-Stopp-System, „Segelfunktion“**

Bis auf den V8 TDI und die Hybrid-Version erfüllen die modifizierten Aggregate des neuen Touareg nun die Abgasnorm Euro 6. Die V6 TDI bekamen hierzu einen zusätzlichen SCR-Katalysator verpasst um die Stickoxyd-Emissionen noch weiter zu senken. Ebenso neu bei den V6 Dieselmotoren: Eine Freilauffunktion, welche das sogenannte „Segeln“ ermöglicht. Beim Gaswegnehmen wird der Motor unterhalb von 150 km/h vom Getriebe entkuppelt. Tippt der Fahrer das Bremspedal nur leicht an oder tritt wieder aufs Gas, wird sofort und – wie bei den Testfahrten festgestellt werden konnte – der Kraftschluss so gut wie unmerklich wieder hergestellt. Zunächst gewöhnungsbedürftig ist übrigens die überarbeitete Start-Stopp-Funktion, die nunmehr bereits beim Ausrollen unterhalb 7 km/h den Motor abstellt.



Sauberermann: Der neue V6 TDI mit SCR-Kat erfüllt bereits jetzt die Euro-6-Abgasnorm.

17 zusätzliche Pferde unter der Haube beim V6 TDI mit 193 kW sorgen für leicht verbesserte Fahrleistungen. Der Sprint von 0 – 100 km/h gelingt nun in 7,3 Sekunden (vormals 7,6 S.) und die Höchstgeschwindigkeit stieg um 5 km/h auf nun 225 km/h. Dazu verspricht Volkswagen einen weiter verringerten Verbrauch. Bei den Testfahrten fiel uns der geschmeidigere Motorlauf und eine noch zurückhaltendere Geräuschkulisse des V6 TDI auf, wobei der Touareg auch schon vorher ein sehr leises Auto war. Laut Auskunft von Volkswagen wurde auch die bewährte 8-Gang-Automatikgetriebe überarbeitet, ein Teil der Geräuschreduktion soll auf das Konto dieser Optimierung gehen.

### **Neu abgestimmtes Fahrwerk**

Sowohl Stahl- als auch Luftfahrwerk wurden in Hinblick auf Komfort und Agilität überarbeitet und neu abgestimmt. Die stahlgefederte Variante sind wir zwar nicht gefahren, jedoch

war bei unseren luftgefederten Testfahrzeugen eine noch etwas harmonischere Abstimmung als beim Vorgänger registrierbar.

### **Fahreigenschaften auf der Straße**



Seit 2002 der erste Touareg vom Band rollte hat sich viel getan. Das Fahrwerk des Ur-Touareg, seinerzeit noch unter Beteiligung der Volkswagen-Nutzfahrzeugeabteilung entwickelt, war immer schon eines; nämlich robust und komfortabel. Sportlich allerdings anfangs eher weniger, der Touareg war zum einen noch deutlich schwerer als die jetzige Ausgabe und andererseits wuchsen natürlich auch die Ansprüche der Kundschaft an ein agiles, möglichst einem sportlichen PKW angenähertes Fahrverhalten mit der Zeit. Keine leichte Übung für die Fahrwerksentwickler, will doch der Touareg traditionell in zwei Welten zuhause sein, nämlich auf der Straße und im Gelände.

Erstaunlicherweise beherrscht das Fahrzeug tatsächlich beide Disziplinen erfreulich gut, wie wir auf unseren Testfahrten auf Landstraßen, Autobahnen und natürlich im Gelände feststellen konnten. Stoisch zieht der Touareg seine Bahn. Trotz 275er Breitreifen läuft er auch bei fieser Fahrbahn nicht aus der Spur. Fast gewinnt man den Eindruck, er fährt wie auf den sprichwörtlichen Schienen. Der lange Radstand und die aufwändige Achskonstruktion an Vorder- und Hinterachse mit dessen exakter Radführung zahlen sich hier aus. Für ein Fahrzeug dieser Gewichtsklasse besonders erfreulich ist auch das Kurvenverhalten. Der Touareg lenkt willig ein und bleibt bis in den Grenzbereich praktisch völlig neutral, ohne spürbares Unter- oder Übersteuern. Selbst im Slalomkurs provoziert, bleibt der Touareg jederzeit sicher beherrschbar und ermöglicht zudem erstaunlich hohe Querbeschleunigungen. Das ESP regelt dank der ausgeglichenen Fahrwerksabstimmung erst spät und auch dann nur sehr dezent. Das verdient ein dickes Lob. Selbst wesentlich mehr auf den Straßenbetrieb ausgelegte SUVs bekommen das nicht besser hin, im Gegenteil dürfte es auch für die Sportler unter den SUVs schwierig sein, dem Touareg auf kurvigen Strecken auf den Fersen zu bleiben.

### Offroad-Eigenschaften

Die Mehrzahl der auf dem Markt befindlichen SUVs ist klar auf den reinen Straßenbetrieb ausgelegt und bietet daher keine wirklich verwertbaren Geländeeigenschaften. Eine Ausnahme stellt hier, fast schon traditionell, der Touareg dar: Dieser ist bereits in der Serienausstattung erstaunlich geländegängig. So kann sich der Fahrer in Verbindung mit der optional erhältlichen Luftfederung über bis zu 300 mm Bodenfreiheit freuen und ein spezieller Offroad-Modus, anwählbar über einen Drehschalter in der Mittelkonsole, aktiviert ein spezielles Geländeprogramm mit angepassten Parametern für Gaspedalkennlinie, Schlupfregelung und die elektronischen Differenzialsperren „EDS“.



Der luftgefederte Touareg in der Fahrwerkseinstellung „Sondergelände“: 300 mm Bodenfreiheit lassen manch gestandenen Geländewagen neidisch werden.

Die optionale „Terrain Tech“ Variante - verfügbar beim V6 TDI mit 193 kW - erweitert die Offroad-Fähigkeiten nochmals deutlich: Ein Verteilergetriebe mit zusätzlicher Reduktionsstufe, sowie jeweils bis zu 100% sperrendem Zentral- und Hinterachsdifferenzial ermöglicht eine Steigfähigkeit von 100% (45°) und wertet den Touareg zum vollwertigen Offroader auf, wie unsere Bilder eindrucksvoll unter Beweis stellen.



Querneigungen bis zu 35° stellen kein Problem für den Touareg dar.

Beim Stahlfeder-Fahrwerk gibt es in der „Terrain-Tech“ Variante noch 10 mm Bodenfreiheit an der Vorderachse und 15 mm am Heck oben drauf. Derart gerüstet, vermögen den Touareg weder Wasserdurchfahrten bis zu

580 mm Tiefe (500 mm in Verbindung mit Stahlfederung) zu stoppen, noch kapituliert er durch die großzügigen Böschungswinkel von bis zu 30° (hier sinnvollerweise hinten und vorne gleich), vor steilen Anstiegen, Gräben oder Wällen.



Unser Offroad-erprobter Testfahrer Arndt Woschnitza, der im Urlaub gerne mal im hochgerüsteten Jeep den Rubicon-Trail bezwingt und in Moab am Colorado River an die Grenzen von Mensch und Fahrzeug geht, lobt die hervorragenden Offroad-Fähigkeiten des Touareg und hat sichtlich Spaß auf den Steilabfahrten und den Verschränkungsstrecken.



### Sicherheitstechnik

Die serienmäßige Multikollisionsbremse, erstmal im Touareg verbaut und von Automobilverbänden wie dem ADAC immer wieder gefordert, dürfte eine absolut sinnvolle Sache sein: Erkennt die Airbag-Sensorik einen stärkeren Zusammenprall, bremst der neue Touareg automatisch und ohne Zutun des Fahrers mit einer Verzögerung von rund 0,6 g bis auf 10 km/h Restgeschwindigkeit ab um Sekundärkollisionen zu verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abzumildern. Hierbei behält der Fahrer stets die Kontrolle über das Fahrzeug. Bremst dieser selbst oder wird das Gaspedal betätigt, wird die automatische Verzögerung augenblicklich übersteuert und beendet.

### Navigation und Multimedia

In Verbindung mit dem bekannten Radio-Navigationssystem RNS 850 und der Mobiltelefonvorbereitung „Premium“ stehen im

neuen Touareg demnächst verschiedene Online-Dienste zur Verfügung. Volkswagen nennt hier die Kartendarstellung via „Google Earth™ Mapping Service“, „Google Street View™“, „Online Verkehrsinformationen“ und nicht zuletzt eine POI-Suche über Google. Diese Online-Dienste sollen laut VW Anfang 2015 verfügbar sein.



Christian Buhlmann, Mitarbeiter Produktkommunikation bei der Marke Volkswagen, erläutert die Neuerungen beim Touareg Facelift 2014.

### Welcher Motor soll's denn sein?

Für's Herz, den V8 TDI bitteschön: Bärenstark tritt der bewährte 4,2 Liter Achtzylinder mit seinen 800 Nm und 250 kW (340 PS) bereits knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl an. Begleitet von einem zurückhaltenden Brabbeln schiebt er das knapp 2,3 Tonnen schwere Dickschiff mächtig nach vorne. Nach nur 5,8 Sekunden ist die Hundertermarke erreicht und notfalls rennt der große Diesel auch mit 242 km/h über die Autobahn. Faszinierend dabei, mit welcher Leichtigkeit das Aggregat den Touareg bewegt. Um im zügigen Verkehr mit zu schwimmen benötigt die Maschine nur selten mehr als 2.000 Umdrehungen – kein Wunder, denn bereits bei 1.000 Umdrehungen stemmt der Motor rund 100 kW auf die Kurbelwelle. Aber ganz ehrlich: Wirklich brauchen tut man die ungestüme Kraft des V8 TDI nur selten. Zieht man allerdings regelmäßig schwere Anhänger oder einen großen Wohnwagen, so vermag die Top-Motorisierung durch ein sehr niedriges Drehzahlniveau und mächtig Kraft schon aus dem Drehzahlkeller zu gefallen.

Der V6 TDI in der leistungsstärkeren Version mit nun immerhin 193 kW (262 PS) und 580 Nm Drehmoment kann da im - zumindest im direkten Vergleich - nicht ganz mithalten. Allerdings ist der Touareg mit dieser Motorisierung, die zusammen mit der 150-kW-Variante mit dann 450 Nm Drehmoment, über 90% der Käufer in Europa wählen, alles andere als untermotorisiert. 7,3 Sekunden von Null auf Hundert und 225 km/h Spitze sind für ein Fahrzeug dieser Gattung mehr als ausreichend für wirklich alle Lebenslagen. Bei den Testfahrten fiel außerdem auf, dass die überarbeitete 193-kW-Maschine nochmals leiser und geschmeidiger läuft, als der unmittelbare Vorgänger mit 180 kW (245 PS).

Für uns stellt das neue, 193 kW starke Dieselmotorwerk die ideale Motorisierung für den Touareg dar.

Die Hybrid-Version des Touareg bietet die Leistung eines V8 beim Verbrauch eines V6 TFSI und der aufgeladene V6 läuft zudem angenehm geschmeidig. Ein rein elektrisches Fahren mag allerdings nicht so recht gelingen, zu knapp sind hierfür E-Maschine und Batteriekapazität für das relativ schwere Fahrzeug ausgelegt. Das Gaspedal muss schon arg gestreichelt werden, soll nicht sofort der 245-kW-TFSI hinzuspringen, was oberhalb von 50 km/h sowieso der Fall ist; mehr schafft der Hybrid elektrisch angetrieben nämlich nicht. Ein rein „elektrischer“ Ampelstart, ohne als Verkehrshindernis zu fungieren, ist so kaum möglich. Gegenüber den V6 TDIs kann der Hybrid in der Regel keine Verbrauchsvorteile verbuchen, allerdings bietet sich diese Variante durchaus für die Klientel an, welche nun mal keinen Dieselmotor unter der Haube wissen mag. Interessant ist der Hybrid jedenfalls für etliche ausländische Märkte, wo für Hybrid-Fahrzeuge teilweise attraktive staatliche Förderungen gewährt werden.



Extras wie die elektrische Entriegelung der Rücksitzlehnen und der Lademodus bei der luftgefederten Variante sind praktisch, kosten aber Aufpreis.

### Fazit

Nach rund vier Jahren Bauzeit äußerlich eher behutsam modifiziert, lässt der facegeliftete Touareg seinen unmittelbaren Vorläufer nicht plötzlich alt aussehen. Das dürfte Besitzern des Vor-Facelifts durchaus freuen und ebenfalls dem Wiederverkaufswert zuträglich sein.

Die Verbrauchsoptimierung der beiden meistverkauften Motorisierungen samt deren Einstufung in die Euro-6-Abgasnorm, sowie diverse Modernisierungen bei Assistenz- und Sicherheitssystemen bringen den Touareg wieder mit an die Spitze im Fahrzeugsegment. Notwendig allemal, denn auch die Konkurrenz schläft schließlich nicht.

© 2014 tech-journalist.de. Fotos: Arndt Woschnitza, Robert Braun, Volkswagen AG. Testfahrer: Robert Braun, Arndt Woschnitza. Bericht: Robert Braun

[www.tech-journalist.de](http://www.tech-journalist.de)  
[info@tech-journalist.de](mailto:info@tech-journalist.de)  
<https://www.facebook.com/techjournalist>