

Volkswagen

Der Touareg

Hinweis:

Alle in dieser Presse-Information enthaltenen Daten und Ausstattungen gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. In anderen Ländern können sich Abweichungen ergeben. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Auf den Punkt

Kurzfassung

Zentrale Aspekte

Neue Technologien

Vom ABSplus bis zum Wankausgleich

Design

Die neue Optik des Touareg

Karosserie

Eigenschaften, Dimensionen und Sicherheit

Interieur

Komfort, Funktionalität und Ästhetik

Motoren

FSI und TDI mit Leistungen von 174 PS bis 450 PS

Fahrwerk

Doppelquerlenkerachse, Stahl- und Luftfederung

Allradantrieb

4XMOTION für alle Pisten der Erde

Serienausstattung

Die Fünf-, Sechs-, Acht-, Zehn- und Zwölfzylinder-Modelle

Volkswagen Individual

Maßgeschneiderte Lösungen für den neuen Touareg

Feature

Neuer Touareg zieht Boeing 747

Touareg 2007

Geländewagen-Bestseller von Volkswagen mit 2.300 neuen Teilen

Nach rund 300.000 Touareg startet ab sofort neue Modellgeneration durch Touareg des Jahres 2007 kennzeichnet optisch eine komplett neue Frontpartie Erster Geländewagen mit serienmäßigem ABSplus für kürzeren Offroad-Bremsweg

Touareg mit neuem ACC, Front Scan und Side Scan für noch mehr Sicherheit

Neuer Touareg ist der erste Volkswagen mit einem direkteinspritzenden V8 FSI

- Innerhalb von nur vier Jahren haben sich weltweit rund 300.000 Autofahrer für einen neuen Touareg entschieden. Aus dem Stand heraus avancierte der Volkswagen damit zu einem der erfolgreichsten Oberklasse-Geländewagen. In den USA schrieb der Touareg als erster Diesel-Geländewagen mit serienmäßigem Partikelfilter Geschichte, in Japan wurde er unter anderem zum besten SUV des Jahres gewählt. Und nicht nur in Asien, sondern auf allen Kontinenten erhielt der mit innovativen Fünf-, Sechs-, Acht-, Zehn- und Zwölfzylinder-Motoren angebotene Bestseller Auszeichnung um Auszeichnung.

Touareg hat seine Qualitäten in Expeditionen rund um die Welt bewiesen

- **Globetrotter.** In unzähligen Expeditionen umrundete der automobile Globetrotter die Welt und stellte dabei zahlreiche Rekorde auf; der Touareg erklomm zum Beispiel in Chile auf 6.080 Meter den höchsten Vulkan der Erde und damit auch den höchsten Gipfel, den je ein Serienauto erreicht hat. Und als Servicefahrzeug der Rallye-Legende „Dakar“ fegt der Serien-Touareg Jahr für Jahr tausende Kilometer durch die Sahara, um den „Race Touareg“ zu unterstützen. Kaum ein anderer Geländewagen hat sich in ähnlich kurzer Zeit eine

derart große Fangemeinde erobert, wie der Touareg. Jetzt folgt eine weiterentwickelte Generation des Bestsellers.

2.300 neue Teile

- **Neue Frontpartie.** Der mit mehr als 2.300 neu entwickelten Teilen ausgestattete Touareg unterscheidet sich optisch unter anderem durch eine komplett modifizierte Frontpartie mit einem Wappengrill in Chromoptik und sehr markanten Scheinwerfern sowie neue Felgen und Farben vom Vorgänger. Das Interieur wird zudem durch ergonomisch wie optisch neu konzipierte Sitzanlagen verfeinert.

Erster Volkswagen mit V8 FSI

- **Starke Benziner.** Als erster Volkswagen ist der Touareg mit einem Achtzylinder-Benzindirekteinspritzer (V8 FSI, 257 kW / 350 PS) erhältlich. Der neue Vierventil-V8 (V-Winkel der Zylinderbänke: 90°) entwickelt ein beachtliches Drehmoment von 440 Newtonmetern (bei 3.500 U/min) und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 244 km/h (bei Luftfederung). In der Leistungsstufe unter dem neuen V8 FSI kommt ebenfalls ein Benzindirekteinspritzer zum Einsatz: der technisch eng verwandte V6 FSI mit 206 kW / 280 PS. Über Volkswagen Individual wird ab der zweiten Jahreshälfte 2007 auch der neue Touareg mit dem W12-Motor angeboten; das Ausnahmeaggregat leistet 331 kW / 450 PS.
- **Starke Diesel.** Als einer der weltweit führenden Hersteller von Dieselmotoren offeriert Volkswagen natürlich auch für den neuen Touareg innovative TDI-Aggregate. Alle TDI des Geländewagen sind serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter (DPF) ausgerüstet. Die drei Turbodieseldirekteinspritzer bringen es auf 128 kW / 174 PS (R5 TDI), 165 kW / 225 PS (V6 TDI) und 230 kW / 313 PS (V10 TDI).

- **ABSplus.** Ein Novum ist das von Volkswagen entwickelte ABSplus. Das serienmäßige System kann den Bremsweg des Touareg auf losen Untergründen – also insbesondere im Offroad-Betrieb – um bis zu 20 Prozent verkürzen! Ein deutlicher Sicherheitsgewinn.
- **Automatische Distanzregelung ACC.** Nicht weniger innovativ ist die automatische Distanzregelung (ACC: Adaptive Cruise Control) mit neuer Follow-to-Stop-Funktion. ACC bremst und beschleunigt den Wagen automatisch (die maximale Geschwindigkeit wird vom Fahrer eingestellt). Das jetzt im Touareg eingesetzte System kann den Wagen bis zum Stillstand abbremsen, sofern es die Verkehrssituation erfordert.
- **Umfeldbeobachtungssystem Front Scan.** Ein weiteres Technologie-Highlight ist die in die automatische Distanzregelung integrierte Front Scan-Funktion. Front Scan dient dazu, Auffahrunfällen vorzubeugen. Das System überwacht mit einem Radarsensor die Entfernung zu den Verkehrsteilnehmern vor dem Touareg. Bei zu starker Annäherung informiert es den Fahrer in zwei Stufen. Gleichzeitig wird das Fahrzeug auf eine mögliche Vollbremsung durch den Fahrer vorbereitet. Das System macht dabei bereits im Vorfeld bestimmter Situationen präventiv die Bremsen „scharf“ und fungiert so als Anhaltewegverkürzung (AWV).
- **Spurwechselassistent Side Scan.** Ein weiteres Assistenzsystem, das mit der neuen Touareg-Generation erstmals in einem Volkswagen angeboten wird, ist der Spurwechselassistent Side Scan. Dieses System überwacht den Bereich hinter und neben dem Touareg und informiert den Fahrer über eine Kontroll-Leuchte in den Außenspiegeln vor einer möglichen Kollisionsgefahr.

- **Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich.** Die Modelle mit Luftfederung können erstmals mit einem innovativen Sportfahrwerk ausgestattet werden. Das sogenannte Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich ergänzt dabei den bereits vorhandenen Modus „Sport“ der manuell und automatisch regulierbaren Luftfederung um eine härtere Federrate. Durch die Ansteuerung der elektronisch regelbaren Dämpfer wirkt das System bei Kurvenfahrt der Seitenneigung des Fahrzeugs entgegen.
- **Dynaudio-Soundsystem.** Highend auch im Entertainmentbereich: Ab sofort kann der Touareg mit einem 600 Watt starken Soundsystem des dänischen Hifi-Spezialisten Dynaudio ausgerüstet werden. Das Soundsystem wurde gemeinsam von Volkswagen und Dynaudio entwickelt.
- **Instrumente.** Ein neues Kombiinstrument mit großem Display für die Multifunktionsanzeige erlaubt eine übersichtlichere, detailliertere und nun mehrfarbige Infodarstellung.

Allradantrieb und Sechsganggetriebe

- **Kraftverteilung.** Geschaltet wird der Touareg mit Sechsganggetrieben, je nach Motorisierung manuell oder automatisch. Der Kraftfluss zum 4XMOTION-Allradantrieb erfolgt via Verteilergetriebe mit zuschaltbarer Geländeuntersetzung sowie über ein Vorderachs-, Hinterachs- und Zentraldifferential. Das Zentraldifferential ist serienmäßig sperrbar, das Hinterachsdifferential als Sonderausstattung. Im Normalfall, bei ausgeglichenen Antriebs- und Fahrbahnbedingungen, beträgt die Kraftverteilung 50:50. In Abhängigkeit von der Fahrsituation können bis zu 100 Prozent der Antriebskraft an nur eine der beiden Achsen übertragen werden. Eine auf alle vier Räder wirkende elektronische Differentialsperre (EDS) unterstützt die Feinverteilung der Antriebskraft.

Fahrwerk mit Stahl- oder Luftfederung

- **Komfortabel und sportlich.** Die Doppelquerlenkerkonstruktionen an Vorder- und Hinterachse mit Hilfsrahmen zur akustischen Isolierung gewährleisten das Geräusch- und Komfortniveau einer Oberklasselimousine; durch die exakte Radführung ergibt sich zudem eine auffallend gute Fahrpräzision. Im Touareg V10 TDI und W12 sorgt darüber hinaus serienmäßig eine Luftfederung mit kontinuierlicher, geschwindigkeitsabhängiger, elektronischer Dämpferregelung für einen außergewöhnlich hohen Fahrkomfort. Im Gelände ermöglicht die Luftfederung zudem eine außergewöhnliche große Bodenfreiheit. Für die Fünf-, Sechs- und Achtzylinder-Modelle steht die Luftfederung optional ebenfalls zu Verfügung.

Mit ABSplus bis zu 20 Prozent kürzerer Bremsweg im Gelände

Front Scan und Side Scan überwachen den Raum vor, hinter und neben dem Touareg

Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich macht den Touareg noch sportlicher

Wolfsburg, Februar 2007. Der mit mehr als 2.300 neu entwickelten Teilen ausgestattete Touareg des Jahres 2007 wurde in weiten Bereichen tiefgreifend modifiziert. Diese umfangreiche Modellpflege wird besonders mit einem Blick auf die zahlreichen gänzlich neuen Technologien deutlich. Als erster Geländewagen besitzt der aktuelle Touareg zum Beispiel serienmäßig das von Volkswagen entwickelte ABSplus.

ABSplus.

Das System kann den Bremsweg des Touareg auf losen Untergründen um bis zu 20 Prozent verkürzen! Beispiel Schotter oder Sand: Dank der innovativen Schlupfregelung des ABSplus schiebt der Touareg vor den kurzzeitig blockierenden Rädern Teile des Untergrundmaterials her. So entsteht eine Art Bremskeil. Folge: Die Bremswirkung wird – ohne negative Auswirkungen auf die Lenkbarkeit – deutlich verstärkt, der Bremsweg entsprechend verkürzt.

Mit dem neuen System ist es möglich, die Offroad-ABS-Funktion automatisch sowohl im Modus Low-Gear (Offroad-Fahrt mit Geländeuntersetzung) als auch High-Gear (schnellere Onroad-Fahrt) zu nutzen. Bisher war das Offroad-ABS nur im Bereich Low-Gear mit deutlich geringerer Performance verfügbar. Um den Bremsweg auf losen Untergründen zu verkürzen, muss das ABS dessen Beschaffenheit erkennen und via ESP-Sensorik selbsttätig die optimale Regelstrategie auswählen – und das ist hochkomplex. Lose Untergründe weisen einen Reibwert mit dem Spektrum $\mu = 0,4$ bis μ

= 0,65 auf. Auf diesen losen Untergründen wird die maximale Verzögerung bei 100 Prozent Bremsschlupf (blockierten Rädern) erzielt. Doch blockierende Räder schränken die Lenkbarkeit stark ein. Hier greift das ABSplus: Neben großem Schlupf lässt es auch immer wieder Phasen mit geringem Schlupf (kurzes Blockieren) zu; dadurch wird ein Optimum aus Bremsweg und Bremsstabilität realisiert, weil sich vor dem im Intervall kurzzeitig blockierenden Rad ein Keil des losen Material aufbaut, der somit als Bremskeil die Bremswirkung deutlich verstärkt und den Bremsweg entsprechend verkürzt.

Automatische Distanzregelung ACC.

Optional kann der Touareg mit einer automatischen Distanzregelung (Englisch: Automatic Cruise Control / ACC) der neusten Generation ausgerüstet werden. Bei aktiviertem ACC bremst (falls nötig bis zum Stillstand) und beschleunigt der Geländewagen in einem Fahrer zuvor eingestellten Geschwindigkeitsbereich automatisch. Dabei sind natürlich systembedingte und auch gesetzliche Grenzen gesetzt; gegebenenfalls erfolgt eine Aufforderung* an den Fahrer mit einer optischen und akustischen Warnung. Fest steht: Die automatische Distanzregelung ACC entlastet den Fahrer durch das aktive Bremsen und Beschleunigen. Und dadurch wird der Fahrkomfort – insbesondere bei längeren Autobahnfahrten – erhöht. Gleichzeitig vermeidet sie, dass der gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstand unterschritten wird.

Die ACC wird über entsprechende Tasten im Multifunktionslenkrad bedient. Und diese Bedienung gleicht in weiten Zügen der Regelung der Geschwindigkeitsregelanlage (GRA). Eingeschaltet werden kann die ACC im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 bis 200 km/h. Dabei erfasst das System via Radar in einem Winkel von 12 Grad den bis zu 200 Meter vor dem Touareg fahrenden Verkehr. Über eine ON/OFF-Taste auf der linken Seite des Multifunktionslenkrades wird die ACC aktiviert bzw. deaktiviert. Darüber hinaus können alle Fahrerassistenzsysteme inklusive ACC durch eine zentrale Taste im

Blinkerhebel gleichzeitig an- und abgeschaltet werden, wenn diese Taste länger als eine Sekunde gedrückt wird. Zudem wird die ACC vorübergehend deaktiviert, sobald der Fahrer das Bremspedal betätigt

Via Display der Multifunktionsanzeige lassen sich in Daten und Piktogrammen schnell und übersichtlich die wesentlichen Informationen zur automatischen Distanzregelung ablesen. Neben dem Aktivierungszustand sind es die eingestellte Sollgeschwindigkeit, der jeweilige Soll- und Ist-Abstand (7-stufig regelbar) oder ein vor dem Volkswagen via Radar „erfasstes Objekt“.

* = **Aufforderung an den Fahrer:** In einigen Fahrsituationen ist es erforderlich, dass der Touareg zusätzlich manuell abgebremst wird, um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten oder in Extremsituationen ein Auffahren zu vermeiden. Wenn die automatische Distanzregelung ACC erkennt, dass der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden kann, weil die durch das System aufbaubare Verzögerung, die gesetzlich auf 0,4g begrenzt ist, nicht ausreicht, erfolgt die Fahrerübernahmeaufforderung. Dies geschieht durch eine optische und akustische Warnung.

Umfeldbeobachtungssystem Front Scan.

Nicht weniger innovativ als ACC selbst ist die hierbei integrierte Front Scan Funktion. Front Scan dient dazu, Auffahrunfällen vorzubeugen. Das System überwacht mit einem Radarsensor die Entfernung zu den Verkehrsteilnehmern vor dem Touareg. Bei zu starker Annäherung informiert es den Fahrer in zwei Stufen: zuerst optisch und akustisch, dann mit einem kurzen Bremsruck. Gleichzeitig wird das Fahrzeug auf eine mögliche Vollbremsung durch den Fahrer vorbereitet. Hierbei handelt es sich um eine integrierte Anhaltewegverkürzung (AWV). Das System macht bereits im Vorfeld bestimmter Situationen präventiv die Bremsen „scharf“.

Spurwechselassistent Side Scan.

Ein weiteres Assistenzsystem, das mit der neuen Touareg-Generation erstmals in einem Volkswagen eingeführt wird, ist der Spurwechselassistent Side Scan. Dieses System überwacht via Radarsensoren im Heckstoßfänger den Bereich hinter sowie neben dem Touareg (jeweils ein Sensor für den Bereich links bzw. rechts vom Fahrzeug) und signalisiert über eine Warnleuchte im Außenspiegelgehäuse eine möglichen Kollisionsgefahr. Der Sensorüberwachungsbereich erfasst eine Distanz von etwa 50 Metern hinter dem Touareg und 3,60 Meter neben dem Fahrzeug.

Erkennt Side Scan links oder rechts vom Touareg eine kritische Situation, ohne dass dabei durch das Setzen des Blinkers vom Fahrer ein Spurwechsel angezeigt wird, weist das Leuchten der Warnlampe im Spiegelgehäuse auf die besondere Verkehrslage hin. Blinkt der Fahrer jedoch bei belegter Nachbarspur, macht ihn die Leuchte durch viermaliges Blitzen auf die potentielle Gefahr aufmerksam. Die Helligkeit der Warnleuchten kann über die Multifunktionsanzeige in fünf Stufen geregelt werden. Interessante Vernetzung der Systeme: Die aktuell vom Sensor der Regen- und Lichterkennung ermittelte Umgebungshelligkeit fließt automatisch in die Bestimmung der Leuchtstärke mit ein.

Zwei Steuergeräte sind für die Funktion von Side Scan zuständig. Eines von ihnen (Master) gibt den Ton an. Das Mastersteuergerät bildet mit dem rechten Radarsensor eine Einheit, das zweite Steuergerät (Slave) korrespondiert derweil mit dem linken Sensor. Vom Aufbau her sind Master- und Slavesteuergerät identisch. Die Basis bildet eine Elektronikplatine mit einem digitalen Signalprozessor als zentrale Recheneinheit. Sie wird unter anderem zur Erfassung und Verfolgung der mittels Sensoren erkannten Objekte genutzt. Die Steuergeräte selbst befinden sich links und rechts im hinteren Stoßfänger, also in direkter Nähe der Radarsensoren. Radar steht übrigens für „**R**adio **D**etection **A**nd **R**anging“ – Zielerfassung respektive Zielortung durch elektromagnetische Wellen.

Rückfahrkamera

Ein weiteres optionales System erfasst beim Rangieren den Raum hinter dem Touareg: die Rückfahrkamera. Die Weitwinkelkamera befindet sich in der Heckklappe rechts oberhalb des Nummerschildes und überträgt ein Realbild auf das Display des Navigationssystems. So sind selbst kleine Hindernisse im abgebildeten Bereich unterhalb der Sichtgrenze gut zu erkennen. Im Display wird zudem der via Lenkeinschlag gewählte Weg des Fahrzeugs angezeigt, um zusätzlich das Rangieren zu erleichtern. Bei montierter Anhängerkupplung filmt die Kamera den Kugelkopf des Hakens, so dass das gezielte Heranfahren an die Deichsel des Anhängers einfacher wird.

ESP-Innovationen.

Neue Funktionen zeigt das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP. Im Detail gehören dazu ein jetzt hydraulischer statt pneumatischer Bremsassistent, ein präventiver Bremsdruckaufbau beim plötzlichen Lupfen des Gaspedals, eine Activ Rollover Protection (ARP) zur Erhöhung der Kippstabilität, ESP-Trockenbremsfunktion, ein Fading Brake Support (zusätzlicher Druckaufbau optimiert starke Folgebremungen) und eine Understeer Control Logic (verbessert das Einlenkverhalten beim Untersteuern).

ESP-Trockenbremsfunktion im Detail.

Ein neues ESP-Feature ist die sogenannte Trockenbremsfunktion. Sie optimiert die aktive Sicherheit bei feuchten Witterungsbedingungen. Die Beläge werden in einem bestimmten Intervall immer wieder leicht angelegt. Damit wird ein möglicher Wasserfilm, der sich bei nasser Fahrbahn bilden kann, „weggewischt“ und somit der Bremsweg verkürzt.

Roll-Over-Sensor.

Im Bereich der passiven Sicherheit kommt zudem ein neuer Roll-Over-Sensor zum Erfassen des Fahrzeugdrehwinkels und der Drehwinkelgeschwindigkeiten zum Einsatz. Er erfasst, ob das Fahrzeug in eine Überschlagsituation gerät. Die Daten des Sensors fließen zusammen mit den ermittelten Parametern der in jedem Volkswagen vorhandenen Beschleunigungssensoren in das Airbagsteuergerät ein. Wird dort über den Abgleich der Daten die Gefahr eines Überschlags errechnet, werden automatisch die Gurtstraffer und Kopfairbags aktiviert, um das Verletzungsrisiko zu mindern.

Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich.

Der Touareg meistert einerseits harte Geländeeinsätze und Extremtouren, bietet aber gleichwohl den Komfort einer Oberklasse-Limousine und eine beachtenswerte Sportlichkeit. Diese Dynamik konnte bislang in Sachen Fahrwerk über ein optionales Sportfahrwerk für die Touareg-Versionen mit Stahlfederungen gesteigert werden. Jetzt werden auch die Modelle mit Luftfederung um ein Sportfahrwerk – in diesem Fall mit Wankausgleich – ergänzt. Das sogenannte Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich und 20 Millimeter tieferer Karosserie ergänzt dabei den bereits vorhandenen Modus „Sport“ der manuell und automatisch regulierbaren Luftfederung um eine härtere Federrate. Erreicht wird dieses Plus an Dynamik und Sicherheit unter anderem über verstärkte Stabilisatoren, in Abhängigkeit von der Lenkradbewegung geregelte Dämpfer, eine modifizierte Luftfederung und eine neue Software. Im Komfortmodus der Federung bleibt der Fahrkomfort ebenso gut wie bei Versionen ohne Sportfahrwerk. Die Vorteile des Fahrdynamikpakets mit adaptivem Wankausgleich im Überblick:

- Deutlicher Wankausgleich bei Kurvenfahrt,
- agile Fahreigenschaften,
- bessere Fahrzeugstabilisierung bei Kurvenfahrt.

Dynaudio-Soundsystem.

Highend auch im Entertainmentbereich: Als erster deutscher Geländewagen kann der Touareg mit einem Soundsystem des dänischen Hifi-Spezialisten Dynaudio ausgerüstet werden. Eckpunkte: Verzerrungsfreier Spitzenklang, zehn Highend-Lautsprecher, digitaler 10-Kanal-Verstärker und 600 Watt Gesamtleistung. Speziell auf den Touareg zugeschnitten wurde das Soundsystem von Dynaudio in enger Kooperation mit Volkswagen Individual.

Instrumente.

Ein neues, größeres Kombiinstrument für die Multifunktionsanzeige, die Navigation und die Fahrerassistenzsysteme erlaubt eine detailliertere und nun mehrfarbige Abbildung von Information. Das Display ist sehr übersichtlich aufgebaut und zeigt Navigationspiktogramme nun auch in einer 3D-Darstellung. Darüber hinaus können über die Multifunktionsanzeige auch neue Funktionen wie das Front Scan, Side Scan, die aktuelle Geschwindigkeit (digitale Anzeige) und der Kompass grafisch optimal umgesetzt werden.

Mobiltelefonvorbereitung

Volkswagen bietet für den Touareg zwei verschiedene Telefonvorbereitungen an. In der ersten Variante wird das Mobiltelefon in eine entsprechende Halterung auf der Instrumententafel integriert. Als zweite Variante kommt die sogenannte Mobiltelefonvorbereitung Premium zum Einsatz. In diesem Fall befindet sich das Handy in der Mittelarmlehne vorn. Die Kommunikation zwischen Fahrzeug-Freisprechanlage und Mobiltelefon erfolgt hier via Bluetooth. Unter anderem bietet die Mobiltelefonanlage Premium gegenüber dem Standardsystem folgende Zusatzfunktionen: Anzeige des Telefonbuchs im Kombi-Instrument, Komfortbedienung über das Multifunktionslenkrad, Funktionstasten für Info- und Pannruf sowie Sprachsteuerung.

Gepäckmanagement-Paket

Ebenfalls neu an Bord des Touareg ist das optionale Gepäckmanagement-Paket. Über zwei Schienen im Kofferraum können dabei Spanngurte, eine Teleskopstange und vier verschiebbare Verzurrösen individuell angeordnet werden, um Ladegut optimal zu fixieren. Bestandteil des Paketes ist zudem eine Gepäckraummatte.

Elektrische Heckklappe

Als Sonderausstattung gibt es für den Touareg eine elektrisch betätigte Heckklappe. Sie kann unter anderem über den Funkschlüssel geöffnet werden. Das Schließen erfolgt über eine Innen- oder Außentaste in der Heckklappe. Neben der Komfortfunktion der elektrischen Bedienung bietet das System den Vorteil, dass der Öffnungswinkel der Heckklappe je nach Körpergröße der Touareg-Nutzer frei programmiert werden kann.

Neue Frontpartie für eine SUV-Design-Ikone

Touareg mit Wappenkühlergrill in Chrom, neuen Scheinwerfern und Stoßfängern
Neuer Dachkantenspoiler, modifizierte Rückleuchten und neue Farben

Wolfsburg, Februar 2007. Der Touareg verbindet die Welt der Offroad-Fahrzeuge mit den Komfort-Dimensionen einer Oberklasse-Limousine und den dynamischen Attributen eines Sportwagens. Diese Positionierung spiegelt sich auch im Design des neuen Volkswagen wider. Damit steht der Touareg für eine völlig neue Generation zeitgemäßer Geländewagen. Kraft und Robustheit werden nur dort demonstriert, wo es aufgrund der Funktion begründet ist. Alle anderen Design-Elemente der Karosserie strahlen eine zeitgemäße Eleganz und selbstbewusste Dynamik aus.

Frontpartie-Design.

Komplett neu gestaltet wurde die Frontpartie des Touareg. Bis auf die Motorhaube blieb hier kein Teil unberührt. Sofort als aktuelle Generation auszumachen ist der neue Touareg an dem für Volkswagen typischen Wappen-Kühlergrill in Chromoptik. Obwohl je nach Baureihe stets eigenständig modelliert, ist er zu einem unverwechselbaren Stilmerkmal der Marke geworden.

Zweites prägendes Merkmal der neuen Touareg-Generation sind die organischer geformten Scheinwerfergehäuse (wahlweise Bi-Xenon mit Kurven- und Abbiegelicht). Analog zu aktuellen Volkswagen wie dem Eos zeigen sie im unteren Bereich eine runde Wölbung. Selbsterklärend ist mit einem Blick auf die Scheinwerfer und den Wappenkühlergrill, dass auch der vordere Stoßfänger komplett neu gestaltet wurde. Edel: ein verchromter Quersteg in den äußeren Lufteinlässen des Stoßfängers der Topmodelle V10 TDI und W12. Bei unwirtlichem Wetter erhellend: die, runden, sehr tief und

dennoch geschützt integrierten Nebelscheinwerfer. Aerodynamisch: Die Außenspiegel wurden ebenfalls neu gestaltet und bieten dem Wind nun weniger die Stirn.

Heckpartie-Design.

Modifikationen auch im Heckbereich: Hier ist es ein neuer Dachkantenspoiler, mit dem die Aerodynamik verbessert werden konnte. Modifiziert wurden die nun optisch in einer LED-Optik gehaltenen Rück- und Bremslichter. Edel dabei: die jetzt dunkle „Verglasung“ der Rückleuchten. Folge der Maßnahmen: eine besondere Präsenz der Leuchten. Neu und dynamischer gestalteten die Designer zudem die Abgasanlagenendrohre.

Seitenpartie-Design.

In der Silhouette sind es neue Leichtmetallfelgen und die aerodynamischeren Spiegel, die den Touareg als aktuelle Generation ausweisen. Ebenfalls neu im Programm: die Lackierungen „Atacama-grau Metallic“, „Mountain Grey Metallic“, „Arctic Blue Silver Metallic“, „Silver Leaf Metallic“, „Sierrarot“ und „Galapagos-Anthrazit Metallic“.

Die Seitenpartie wird je nach Ausstattung des Touareg von den neu konzipierten Leichtmetallfelgen geprägt. Das Spektrum der neuen Felgen umfasst die Dimensionen 17 Zoll (Typ „Maine“), 19 Zoll (Typ „Miami“) und 20 Zoll (Typ „St. Cruz“) sowie das aktualisierte Felgenprogramm von Volkswagen Individual.

Kurze Überhänge, hohe Torsionssteifigkeit, verzinkte Bleche

Sicherheitssysteme setzen deutliche Zeichen unter den Geländewagen

Touareg hebt sich bereits aufgrund seiner Dimensionen vom Wettbewerb ab

Wolfsburg, Februar 2007. Mit 4.754 Millimeter Länge, 1.928 Millimeter Breite, 1.726 mm Höhe und einem Radstand von 2.855 Millimeter gehört der Touareg zu den Geländewagen der Oberklasse. Dabei, und das ist prägend für das Gesamtkonzept, baut auch der neue Touareg deutlich niedriger als die meisten anderen Geländewagen der großen Klasse. In der Folge ergibt sich aus dem Verhältnis der Dimensionen ein besonders dynamisches und elegantes Erscheinungsbild. Die Innenhöhe des Touareg ist dennoch standesgemäß. Mehr noch: das Platzangebot liegt auf höchstem Niveau und der Kofferraum bietet mit 555 bis 1.570 Litern (bei Doppelklimaanlage: 500 Liter bis 1.525 Liter) hohe Variabilität in Sachen Zuladung.

Zudem garantieren die große Heckklappe (optional elektrisch betätigt) und die separat zu öffnende Heckscheibe eine optimale Zugänglichkeit. Die zweigeteilte Heckklappe bietet derweil auch geöffnet durch unsichtbare Feder-Dämpfereinheiten eine hohe technische Ästhetik. Die Entriegelung der Heckklappe erfolgt elektro-mechanisch, das Schließen optional über eine elektrische Zuziehhilfe für das Schloss.

Geringe Überhänge, optimaler Böschungswinkel.

Doch es sind nicht allein die klassischen Dimensionen und Funktionen, die eine Geländewagen-Karosserie auszeichnen. Ebenso wichtig sind im Hinblick auf gute Offroad-Eigenschaften die vorderen und hinteren Überhänge. Jeweils von der Achsmitte gemessen, beträgt der vordere Überhang 926 Millimeter, der hintere 973

Millimeter. Dadurch ergeben sich die für einen multivariabel einsetzbaren SUV modernster Prägung guten Böschungswinkel von 28,4 Grad vorn und 28,1 Grad hinten (Luftfederung: vorn 33,2** Grad, hinten 33,6** Grad). Durch ein entsprechend aufwendig ausgelegtes dreifaches Türdichtungssystem gegen das Eindringen von Wasser und ebenfalls wasserdichte Scheinwerfer (sowie wasserdichte Steckverbindungen, eine spezielle Führung der Ansaugluft und Entlüftung der Aggregate und abgedichtete Gelenkwellen) konnte eine Wattiefe von 500 Millimetern (bei Luftfederung 580 Millimeter) realisiert werden. (** = Angaben beziehen sich auf Luftfederung im X`tra-Level.)

Verzinkte Karosserie und Hightech-Kunststoffe.

Konstruktiv kennzeichnet die vollverzinkte Touareg-Karosserie eine besonders hohe statische und dynamische Steifigkeit. Im Hinblick auf die statische Steifigkeit ist die exzellente Torsionssteifigkeit und ihre gleichmäßige Verteilung über die gesamte Karosseriestruktur hervorzuheben. Kriterien, durch die ideale Voraussetzungen für eine optimale Auslegung der Fahrwerkseigenschaften gegeben sind.

Extrem hoch ist mit einem Wert von mehr als 40 Hz auch die dynamische Torsionssteifigkeit der verzinkten Stahlkarosserie. Sie bildet die Grundlage für ein günstiges Schwingungsverhalten und den ausgesprochen guten Fahrkomfort des Touareg. Mit dafür verantwortlich sind die während der Produktion eingesetzten modernsten Fügeverfahren, wie etwa das Laserschweißen und Laserlöten. Durch die innovative Karosseriestruktur konnten die Ingenieure eine maximale Dachlast von 100 Kilo realisieren, 25 Kilo mehr als die meisten Wettbewerber.

Allerdings besteht nicht alles aus Stahl, wo der Touareg glänzende Lackierungen trägt. Beispiel Kotflügel vorne: Sie bestehen aus einem Kunststoff mit flexiblen Material- und Konstruktions-eigenschaften. Durch ihren zweischaligen konstruktiven Aufbau bieten sie eine sehr hohe Formstabilität.

Beispiel Stoßfänger: Hier kommt ein hochtemperaturbeständiger und extrem widerstandsfähiger Kunststoff zum Einsatz. Er ist resistent gegen die Hitzeabstrahlung aus dem Motorraum oder von den Auspuffblenden; ein spezieller Bestandteil macht sie zudem flexibel und schützt so vor Verformungen bei Park- oder Offroad-Remplern. Beispiel Motorhaube: Sie besteht aus Aluminium und ist damit nicht nur leicht, sondern bietet gleichzeitig ein sehr gutes Deformationsverhalten im Falle eines Crashes.

Dachträger und Anhängelasten.

Zum Transport von Sportgeräten, Dachboxen oder anderen Lasten sind im Dach serienmäßig sogenannte C-Schienen aus Aluminiumprofilen eingelassen, über die ein speziell für den Touareg entwickeltes Dachträgersystem befestigt werden kann. Die zwei Querstege des aerodynamisch optimierten Systems können bei Nichtgebrauch – neben der Demontage – zusammen und nach hinten geschoben werden, wodurch sie optisch eine harmonische Einheit mit der Dachlinie bilden. Optional kann der Touareg zudem mit einer silbernen oder schwarzen Dachreling geordert werden.

Weit größere Transportaufgaben lassen sich mit den zwei verschiedenen Anhängervorrichtungen bewältigen – bis zu 3.500 Kilo (gebremst) nimmt jeder Touareg bei Bedarf an den Haken. Die Anhängerkupplungen werden entweder abnehmbar oder elektrisch ausfahrbar angeboten. Im Falle der elektrisch schwenkbaren Ausführung fährt auf Knopfdruck der Kugelhals aus einer nicht sichtbaren Position im Stoßfänger nach unten, dreht automatisch in Fahrtrichtung und verrastet sicher.

Xenonscheinwerfer mit Kurvenfahrlicht.

Die Touareg-Versionen V10 TDI und W12 werden serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern, dynamischer Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferwaschanlage ausgerüstet. Integraler Bestandteil ist hier ein dynamisches und statisches **Abbiegelicht**. Für alle anderen

Touareg-Modelle stehen die Bi-Xenonscheinwerfer optional zur Verfügung.

Hoher Komfort, funktionale Ästhetik und bis zu 1.570 Liter Kofferraum

Neue Sitzanlagen mit perfektionierter Ergonomie und neuem Design

Audio- und Klimaanlage serienmäßig; 2- und 4-Zonen-Climatronic auf Wunsch

Wolfsburg, Februar 2007. Der neue Touareg ist mit zwei unterschiedlichen Sitzanlagen lieferbar, dem Normalsitz und dem optionalen beziehungsweise ausstattungsabhängigen Komfortsitz. Die Komfortsitzanlage wurde neu gestaltet; sie ähnelt ihren Pendants im Phaeton und wurde im Bereich Ergonomie und Seitenführung weiter perfektioniert.

Darüber hinaus werden für den Touareg die zwei Lederversionen „Cricket“ und „Nappa“ offeriert. „Cricket-Leder“ wird sowohl in Verbindung mit dem Normal- als auch Komfortsitz angeboten, das besonders edle „Nappa-Leder“ liefert Volkswagen automatisch in Verbindung mit den Komfortsitzen aus. Ab acht Zylindern ist serienmäßig die Lederausstattung „Cricket“ mit Komfortsitzen an Bord. Alle anderen Modelle verfügen in der Grundausstattung über Sitzbezüge im hochwertigen Stoff „Trail“. Generell wurde zudem bei allen Versionen die Fondsitzbank überarbeitet. Sie wiegt weniger und ermöglicht nun eine einfachere Bedienung. Als neue Farben stehen für das Interieur der Touareg-Versionen mit Komfortsitzen zudem die Töne „Latte Macchiato“ und „Sioux“ zur Verfügung.

Generelle Interieureigenschaften.

Das Interieur des multivariablen Touareg ist ein Musterbeispiel für funktionale Ästhetik, hohen Komfort und sehr gute Platzverhältnisse. Die Qualität der Materialien und das progressive Design schaffen ein Ambiente, das die Robustheit eines hochwertigen Geländewagens mit der Eleganz einer Oberklasse-Limousine und der Dynamik eines maßgeschneiderten Sportwagens verbindet.

Die Detailgestaltung selbst vermittelt einen hohen Qualitätseindruck und eine ideale Balance zwischen Funktion und Ästhetik. Ein Beispiel dafür sind die vergleichsweise großen Drehregler der Climatronic- sowie Antriebs- und Fahrwerksfunktionen: Ergonomisch gut zu bedienen, bestehen ihre Griff-Flächen aus edlem und widerstandsfähigem Metall.

Ähnliches gilt für den Einsatz aller Materialien. Selbst die verwendeten Kunststoffe wirken zum Teil durch ihre veredelten High-Tech-Oberflächen wie Naturstoffe. In den Topmodellen serienmäßig und sonst als Sonderausstattung, verfeinern zudem ausgesuchte Holzdekoreinlagen die Armaturentafel, die Mittelkonsole, die Türverkleidungen und das Lenkrad. Als neue, respektive modifizierte Applikationen kommen dabei die Holzdekore „Nussbaum Wurzelholz natur klassisch“, „Pappelmaser“ und „Vavona“ zum Einsatz.

Armaturen in Leder.

Wird der neue Touareg mit der Voll-Lederausstattungen „Nappa“ bestellt, sind auch die Instrumententafel und die Mittelkonsole mit hochwertigem Leder verkleidet. Darüber hinaus steht ein Alcantara-Paket zur Verfügung; in diesem Fall sind optisch passend zur Lederausstattung der Dachhimmel, die oberen Bereiche der Dachsäulen und die Sonnenblenden mit der wildlederähnlichen Kunstfaser verkleidet.

Instrumente.

Ein neues, größeres Kombiinstrument für die Multifunktionsanzeige, die Navigation und Fahrerassistenzsysteme erlaubt eine detailliertere und nun mehrfarbige Abbildung von Information. Das Display ist sehr übersichtlich aufgebaut und zeigt Navigationspiktogramme auch in einer 3D-Darstellung. Darüber hinaus können über die Multifunktionsanzeige auch neue Funktionen wie Front und Side Scan, die Kompass-Funktion und eine zusätzliche Geschwindigkeits-

anzeige (digital) grafisch optimal umgesetzt werden. Die Instrumentierung selbst ist übersichtlich und die Bedienung ebenso funktionsgerecht wie selbsterklärend.

Kofferraum.

Platz im Oberklasse-Format bietet der Touareg sowohl für Fahrer und Beifahrer als auch im Fond. Hinten stehen maximal 898 Millimeter Sitzraum zur Verfügung; für den Fahrer liegt das sogenannte Knickmaß maximal bei 1.112 Millimetern. 1.504 Millimeter Ellenbogenbreite vorne und 1.505 Millimeter hinten sorgen ebenfalls für souveräne Raumverhältnisse. 555 Liter bis 1.570 Liter (V10 TDI: 500 bis 1.525 Liter) Kofferraumvolumen machen den Touareg darüber hinaus zum idealen Reisefahrzeug für fünf Personen. Ein neues Feature für den Kofferraum ist das optionale Gepäckmanagement-Paket. Über zwei Schienen im Kofferraum können dabei Spanngurte, eine Teleskopstange und vier verschiebbare Verzurrösen individuell angeordnet werden, um Ladegut optimal zu fixieren. Bestandteil des Paketes ist zudem eine Gepäckraummatte.

Klimatisierung.

Dem Standard der Klasse entsprechend, stattet Volkswagen den Touareg serienmäßig mit einer Klimaanlage aus. Optional sind darüber hinaus zwei Klimaautomatiken, die 2-Zonen-Climatronic (ab V8 serienmäßig) und 4-Zonen-Climatronic, lieferbar. Deutlich über dem Standard der Klasse liegen die Kühl- und Heizleistungen und die innovativen Ausbaustufen – denn sie setzen neue Spitzenwerte und bringen zum Teil einzigartige Technologien, wie etwa die individuelle Klimatisierung im Fond, in das Segment der Geländewagen.

Keyless Access.

Optional wird der Touareg mit dem Keyless Access-System angeboten (V10 TDI und W12 serienmäßig). Der mit einem Transponder ausgestattete Schlüssel bleibt dabei in der Tasche des Fahrers. Über den Transponder erkennt der Touareg seinen Fahrer; beim Berühren des Türgriffes gibt der Wagen die Tür frei, gestartet wird in diesem Fall per nun beleuchtetem Startknopf auf der Mittelkonsole.

Starkes Sextett: drei Benzin- und drei Dieselmotoren

Touareg ist der erste Volkswagen mit neuem V8 FSI (350 PS)

Leistungsspektrum der TDI reicht von 174 PS bis 313 PS

Wolfsburg, Februar 2007. Ein Novum bietet der neue Touareg auch in Sachen Antriebstechnik: den ersten Achtzylinder-Benzindirekteinspritzer der Marke Volkswagen. Der neue V8 FSI (V-Winkel: 90°) des Touareg leistet 257 kW / 350 PS, entwickelt ein maximales Drehmoment von 440 Newtonmetern (bei 3.500 U/min) und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 244 km/h.

In der Leistungsstufe unter dem serienmäßig mit Luftfederung ausgestatteten V8 FSI kommt ebenfalls ein Benzindirekteinspritzer zum Einsatz: der technisch eng verwandte V6 FSI mit 206 kW / 280 PS. Über Volkswagen Individual wird auf Wunsch zudem auch der neue Touareg mit einem W12-Motor ausgerüstet; das Ausnahmeaggregat leistet 331 kW / 450 PS.

Als einer der weltweit führenden Hersteller von Dieselmotoren offeriert Volkswagen natürlich auch für den neuen Touareg innovative TDI-Aggregate. Alle TDI des Geländewagen werden serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter (DPF) kombiniert. Die drei Dieselaggregate bringen es auf 128 kW / 174 PS (R5 TDI), 165 kW / 225 PS (V6 TDI) und 230 kW / 313 PS (V10 TDI).

V8 FSI (257 kW / 350 PS).

Der neue Achtzylinder-Benzindirekteinspritzer wird im Touareg serienmäßig mit einer Sechsgang-Automatik kombiniert. In nur 7,5 Sekunden beschleunigt der Touareg V8 FSI auf 100 km/h. Mit Stahlfederung ist der Geländewagen 234 km/h schnell, mit Luftfederung erreicht der Touareg – aufgrund der aerodynamisch bei höheren Geschwindigkeiten günstigen Fahrwerksabsenkung – 244 km/h. Die

maximale Leistung von 350 PS liegt bei 6.800 U/min an, das maximale Drehmoment von 440 Newtonmetern bei 3.500 U/min. Durchschnittsverbrauch: 13,8 Liter. Gegenüber dem Vorgängermotor setzt sich der neue V8 FSI bei gleichem Hubraum mit deutlich mehr Leistung in Szene – gleichwohl wurde der Verbrauch um einen Liter reduziert.

Der neue V8 FSI gehört wie der V6 FSI des Touareg zur neuen V-Motorenfamilie. Kennzeichen: Benzindirekteinspritzung (FSI), 90° Zylinderwinkel und 90 Millimeter Zylinderabstand. Der V6 FSI kommt ebenfalls im neuen Passat R36 zum Einsatz.

Der V8 FSI zeichnet sich durch einen fülligen Drehmomentverlauf sowie ein sehr spontanes Ansprechverhalten aus. Folgende Ziele standen für die Ingenieure in der Entwicklungsphase des V8 FSI im Vordergrund:

- Hohe spezifische Motorleistung (257 kW / 350 PS bei 4.163 cm³ Hubraum),
- hohes Drehmoment (440 Nm),
- Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 1,0 Liter / 100 km,
- kurze und kompakte Bauform,
- hohe Leerlaufqualität,
- hoher Komfortanspruch im Hinblick auf die Akustik und die Laufeigenschaften,
- geringes Gewicht,
- optimale Anpassung an Offroad-Modelle wie den Touareg.

Zu den technischen Merkmalen des neuen V8 FSI zählen folgende Details:

- Benzindirekteinspritzung,
- Homogenbetrieb,
- Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich,
- Schwungradseitige Kettentriebe für Nockenwellen und Nebenaggregate,
- stufenlose Nockenwellenverstellung für Einlass- und Auslass-Seite,

- Zweistufen-Magnesium-Schaltsgangrohr mit integrierter Ladungsbewegungsklappe,
- E-Gas.

V6 FSI (206 kW / 280 PS).

Als zweiter Benzindirekteinspritzer kommt im neuen Touareg ein V6 FSI zum Einsatz. Hubraum: 3.597 cm³. Maximales Drehmoment: 360 Newtonmeter bei 2.500 bis 5.000 U/min. Der 280 PS starke Viertventil-Sechszylinder (max. Leistung bei 6.250 U/min) beschleunigt den Touareg in nur 8,6 Sekunden auf 100 km/h. Geschaltet wird der mit optionaler Luftfederung 227 km/h schnelle Touareg V6 FSI nun generell über eine Sechsgangautomatik (Höchstgeschwindigkeit mit Stahlfederung: 218 km/h). Durchschnittsverbrauch: 13,3 Liter.

Touareg W12 (331 kW / 450 PS).

Der weltweit einzige Geländewagen mit einem zwölf Zylinderbenziner wurde von Volkswagen Individual konzipiert: der Touareg W12. Angetrieben vom kompakt bauenden 6,0-Liter-Zwölfzylinder in einzigartiger W-Konfiguration, spurtet der 331 kW / 450 PS starke Geländewagen in lediglich 5,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Die Markteinführung des Touareg W12 wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2007 erfolgen.

TDI (128 kW / 174 PS).

Bereits der „kleine“ Dieseldirekteinspritzer sorgt für durchaus agile Fahrleistungen: Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h absolviert der neue Touareg TDI in lediglich 11,5 Sekunden (Sechsstufen-Automatikgetriebe: 11,6 Sekunden). Auf der Autobahn sind mit serienmäßiger Stahlfederung 188 km/h (Automatik: 183 km/h) möglich, in Kombination mit der aufpreispflichtigen Luftfederung sogar 194 (Automatik: 189) km/h. Sein maximales Drehmoment von 400

Newtonmetern entwickelt der Reihen-Fünfzylinder bei 2.250 U/min. Der Verbrauch beschränkt sich auf 10,1 Liter (Automatik: 10,4).

V6 TDI (165 kW / 225 PS).

Eine Dieseldirekteinspritzungstechnologie der dritten Common-Rail-Generation kennzeichnet den Vierventil-Sechszylinder des Touareg. Der Einspritzdruck erreicht dank Piezo-Injektoren bis zu 1.600 bar. Das maximale Drehmoment von 500 Newtonmetern stellt sich bereits bei 1.750 U/min ein. Auf 100 km/h sprintet der Touareg V6 TDI aus dem Stand in nur 8,9 Sekunden (Automatik: 9,2 Sekunden). Als Höchstgeschwindigkeit erreicht er 205 km/h (Schalter, Stahlfederung), ausgestattet mit der optionalen Luftfederung sind es 212 km/h (Schalter). Der Durchschnittsverbrauch beträgt in diesem Fall 10,4 Liter/100 km. Mit Sechsgangautomatik ist der Touareg V6 TDI 202 km/h respektive 209 km/h (Luftfederung) schnell.

V10 TDI (230 kW / 313 PS)

Mit einem beeindruckenden Drehmoment von 750 Newtonmetern, das bereits bei 2.000 U/min anliegt, sorgt der V10 TDI des Touareg für imposante Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit: 231 km/h. 0 bis 100 km/h aus dem Stand: 7,4 Sekunden. Der wie alle Touareg-TDI mit einem Dieselpartikelfilter ausgerüstete Pumpe-Düse-Direkteinspritzer besitzt ab Werk ein Sechsstufen-Automatikgetriebe und Luftfederung. Auf 100 Kilometern verbraucht er im Durchschnitt 12,6 Liter Diesel.

Hochleistungsfahrwerk mit Einzelradaufhängung

Neues Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich

Touareg V10 TDI und W12 sind serienmäßig mit Luftfederung ausgestattet

Wolfsburg, Februar 2007. Der Touareg besitzt ein Hochleistungsfahrwerk mit Einzelradaufhängung. Das aufwendig geführte System bildet die Basis der ausgezeichneten On- und Offroad-Fahreigenschaften. Vorne kommt eine Doppelquerlenkerachse mit oberen Aluminiumlenkern sowie unteren Stahllenkern zum Einsatz. Hinten verfügt der Touareg ebenfalls über eine Doppelquerlenkerachse; sie kennzeichnen oben geschmiedete Aluminiumlenker und unten Dreieckslenker aus Stahl. Die Spurweite vorne beträgt 1.649 Millimeter, hinten 1.661 Millimeter. Der Touareg mit Stahlfederung besitzt eine maximale Bodenfreiheit von 237 Millimetern. Neu: ein Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich.

Innovative Luftfederung.

Optional, und in Verbindung mit dem Touareg V10 TDI sowie W12 serienmäßig, bietet Volkswagen den Geländewagen auch mit einer Luftfederung inklusive automatischer Niveauregelung und elektronischer Dämpferregelung an. Die maximale Bodenfreiheit steigt in diesem Fall auf 300 Millimeter. Die Luftfederung gewährleistet bei Fahrten auf befestigten Straßen einen ausgesprochen hohen Komfort und – durch eine geschwindigkeitsabhängige, automatische Zweistufen-Fahrwerksabsenkung – die Dynamikeigenschaften eines sehr sportlichen Automobils. Im Gelände verbessert die Luftfederung bei ebenfalls ungewöhnlich gutem Komfort durch die variable Fahrwerkshöhe nochmals die Offroad-Eigenschaften.

Automatisch und der jeweiligen Geschwindigkeit angepasst senkt und hebt sich der luftgefederte Touareg im hauptsächlich onroad genutzten Modus „Auto Level“. Zur Optimierung des Fahrverhaltens

senkt sich das Fahrwerk bei 125 km/h von 215 Millimetern auf 190 Millimeter. Beim Erreichen von 180 km/h wird selbsttätig ein Level von 180 Millimetern eingestellt. Unabhängig davon können weitere Niveaus manuell aktiviert werden. Automatisches Heben und Senken erfolgt ebenfalls hauptsächlich im Gelände genutzten Modus „Offroad Level“. Die Stufen im Überblick:

- Lade-Level: feststehendes und zugleich tiefstes Niveau,
- Straßen-Level: automatische geschwindigkeitsabhängige Regelung (Standardeinstellung auf herkömmlichen Straßen),
- Offroad-Level: automatische geschwindigkeitsabhängige Regelung (Standardeinstellung im Gelände),
- X`tra-Level: feststehendes und zugleich höchstes Niveau (für besondere Situationen im Gelände).

Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich.

Der Touareg meistert einerseits harte Geländeeinsätze und Extremtouren, bietet aber gleichwohl den Komfort einer Oberklasse-Limousine und eine beachtenswerte Sportlichkeit. Diese Dynamik konnte bislang in Sachen Fahrwerk über ein optionales Sportfahrwerk für die Touareg-Versionen mit Stahlfederungen gesteigert werden. Jetzt werden auch die Modelle mit Luftfederung um ein Sportfahrwerk – in diesem Fall mit Wankausgleich – ergänzt. Das sogenannte Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich und 20 Millimeter tieferer Karosserie ergänzt dabei den bereits vorhandenen Modus „Sport“ der manuell und automatisch regulierbaren Luftfederung um eine härtere Federrate. Erreicht wird dieses Plus an Dynamik und Sicherheit unter anderem über verstärkte Stabilisatoren, in Abhängigkeit von der Lenkradbewegung geregelte Dämpfer, eine modifizierte Luftfederung und eine neue Software. Im Komfortmodus der Federung bleibt der Fahrkomfort ebenso gut wie bei Versionen ohne Sportfahrwerk. Insgesamt hat der Fahrer die Wahl zwischen den drei Regelungsstufen „Auto“, „Komfort“ und „Sport“.

Die Vorteile des Fahrdynamikpakets mit adaptivem Wankausgleich:

- Deutlicher Wankausgleich bei Kurvenfahrt,
- agile Fahreigenschaften,
- bessere Fahrzeugstabilisierung bei Kurvenfahrt.

Bremsen.

Für eine souveräne Verzögerung des Touareg sorgen serienmäßig rundum innenbelüftete Festsattel-Scheibenbremsen plus ESP, Bremsassistent und elektronische Bremskraftverteilung (EBV). Neue Funktionen zeigt das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP. Im Detail gehören dazu ein jetzt hydraulischer statt pneumatischer Bremsassistent, ein präventiver Bremsdruckaufbau beim plötzlichen Lufpen des Gaspedals, eine Activ Rollover Protection (ARP) zur Erhöhung der Kippstabilität, ESP-Trockenbremsfunktion, ein Fading Brake Support (zusätzlicher Druckaufbau optimiert starke Folgebremungen) und eine Understeer Control Logic (verbessert das Einlenkverhalten beim Untersteuern).

Perfekter Vortrieb auf und neben allen Straßen

4XMOTION-Allradantrieb für souveräne On- und Offroad-Eigenschaften

Bei Bedarf können 100 Prozent der Antriebskraft an eine Achse geleitet werden

Wolfsburg, Februar 2007. Die Kraft der Touareg-Motoren wird über den permanenten 4XMOTION-Allradantrieb an die Räder weitergegeben. Dieser Allradantrieb ermöglicht nicht nur souveräne Eigenschaften im Gelände, sondern ebenso ein hohes Sicherheits- und Dynamikpotential auf der Straße. Der Kraftfluss erfolgt via Verteilergetriebe, das serienmäßig mit einer Geländeuntersetzung ausgestattet ist, und über ein Vorderachs- und Hinterachsdifferential an die Antriebsräder. Das Hinterachsdifferential ist optional sperrbar, das Zentraldifferential serienmäßig. Die stufenlos geregelte Lamellenkupplung der Zentraldifferentialsperre wird automatisch von der Fahrwerkselektronik angesteuert; je nach Anforderung können bis zu 100 Prozent der Antriebskraft an eine der beiden Achsen übertragen werden (die Differentialsperren werden primär motorendrehmoment- und sekundär schlupferkennend geregelt). Durch einen Drehschalter auf der Mittelkonsole lassen sich die Differentialsperren auch manuell zu 100 Prozent aktivieren; die automatische Regelung der Differentialsperre wird dabei vorübergehend deaktiviert. Ein serienmäßiges 4-Rad-EDS unterstützt die Feinverteilung der Antriebskraft.

Onroad.

Bereits auf befestigten Wegen bietet der 4XMOTION-Allradantrieb des Touareg enorme Vorteile. Im Normalfall – bei trockener Straße, gleichmäßigem Grip und konstanter Motorleistung – kennzeichnet den Allradantrieb eine symmetrische Kraftverteilung von 50:50 an die Vorder- und Hinterachse. Sobald ein Rad, etwa bei Aquaplaning oder auf einer einseitig nassen Fahrbahn Schlupf aufweist, wird der

Kraftfluss (bis 100 Prozent) über die Lamellensperre des Zentraldifferentials an die Achse mit mehr Grip erhöht. Diese angepasste Kraftverteilung wird zusätzlich durch ein 4-Rad-EDS (EDS = Elektronische Differentialsperre durch Bremsengriff) unterstützt.

Im Ergebnis wirkt sich der Allradantrieb gleichermaßen positiv auf die Fahrdynamik als auch auf die aktive Sicherheit aus. Der Touareg weist so die Handlungseigenschaften einer Oberklasse-Limousine auf; sein Fahrverhalten ist extrem sicher und kontrollierbar; die Kurvenstabilität ist selbst bei ungünstigen Straßenzuständen hervorragend.

Offroad.

Auf unbefestigtem Untergrund sorgt der beschriebene Basisaufbau des 4XMOTION-Allradantriebes aus Vorder- und Hinterachsdifferential sowie dem hinten am Getriebe angeflanschten Verteilergetriebe mit Zentraldifferential für souveränen Vortrieb. Serienmäßig verfügt der Touareg zudem über eine Sperre für das Zentraldifferential und eine Reduzierstufe. So ausgerüstet, überwindet der Touareg beispielsweise mit seinen 100 Prozent (45 Grad) Steigfähigkeit steilste Hänge.

Zum elektrischen Aktivieren der Getriebereduktionsstufe dreht der Fahrer im hinteren Bereich der Mittelkonsole einfach den Drehschalter „Auto Diff“ vom Straßenmodus „High“ nach rechts auf „Low“. Bei Traktionsverlust an einer Achse wird automatisch die Zentraldifferentialsperre kontinuierlich zugeschaltet; die Sperre kann zudem auch manuell via Drehschalter (zu 100 Prozent) „scharf“ gemacht werden, die automatische Regelung der Differentialsperre wird dabei vorübergehend deaktiviert. Das gleiche Prinzip gilt für das optional elektrisch sperrbare Hinterachsdifferential.

Umfangreiche Grundausstattung, V8 FSI und V10 TDI mit Ledersitzen

Fünf- und Sechszylinder-Modelle mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und Klimaanlage

Acht- und Zehnzylinder-Modelle mit 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und Climatronic

Wolfsburg, Februar 2007. Bereits die Versionen Touareg V6 FSI, TDI (R5) und V6 TDI verfügen über eine umfangreiche Serienausstattung. Dazu gehören der neue Kühlergrillrahmen in Chrom, Tagfahrlicht (abschaltbar), die Servotronic, sportliche 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Canyon“ mit Breitreifen der Dimension 235/65, grüne Wärmeschutzverglasung, doppelte Sonnenblenden für Fahrer und Beifahrer und die serienmäßige Klimaanlage. Das Radiosystem „delta“ mit integriertem CD-Player und zehn Lautsprechern, elektrisch anklapp-, einstell- und beheizbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber vorn und hinten, separat aufklappbare Heckscheibe, Höhen- und Längseinstellung für die Lenksäule, Multifunktionsanzeige (MFA) sowie Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung perfektionieren den Komfort.

Darüber hinaus warten der Touareg V8 FSI und V10 TDI ab Werk mit zusätzlichen luxuriösen Features auf. Hierzu gehören unter anderem die Lederausstattung „Cricket“ auf Komfortsitzen, ein Multifunktions-Lederlenkrad, ein mit Leder bezogener Wählhebel für das Sechsstufen-Automatikgetriebe, eine Klimaautomatik (Climatronic) mit seitengetrennter 2-Zonen-Temperaturregelung, beheizbare Vordersitze mit elektrischer 12-Wege-Einstellung und Lendenwirbelstützen (Leder „Cricket“), die Geschwindigkeitsregelanlage GRA, eine automatische Fahrlichtschaltung inklusive „Coming home“-Funktion sowie einen Regensensor. Ebenfalls serienmäßig: Features wie 18-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Fat Boy“ mit Reifen der Dimension 255/55 R18, zwei ovale Endrohre der Abgasanlage, Kühlergrillrahmen in Chrom matt (inklusive in Chrom gehaltene

Lamellen und Einfassung des VW-Zeichens) und Chromleisten an Schwellern und Seitenfenstern.

Der Touareg V10 TDI erhält darüber hinaus unter anderem die Luftfederung mit automatischer Niveauregelung, Höheneinstellung und elektronischer Dämpferregelung, das Schließ- und Startsystem „Keyless Access“, elektrische Höhen- und Längseinstellung für die Lenksäule, Bi-Xenon-Scheinwerfer inklusive Kurvenfahrlicht und die Bluetooth Mobiltelefonvorbereitung Premium.

Die Serienausstattungen des TouaregV6/TDI/V6 TDI.

Außen

- 2 runde Endrohre
- 4 Leichtmetallräder „Canyon“ 71/2 J x 17 mit Radsicherungen, ohne Radschraubenabdeckungen, Reifen 235/65 R 17
- Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe
- Dachkantenspoiler in Wagenfarbe
- Dachpfostenverkleidung in Schwarz, matt
- Dachträgerleisten schwarz
- Halogen-Doppelscheinwerfer und Blinkleuchten unter gemeinsamer Klarglasabdeckung
- Karosserie verzinkt
- Kühlergrillrahmen in Chrom, Lamellen in Schwarz
- Rückleuchten abgedunkelt
- Trittstufe auf dem Stoßfänger hinten in Schwarz
- Wärmeschutzverglasung grün

Innen

- 2 Becherhalter in der Mittelkonsole vorn
- Ablagefach auf der Instrumententafel und Mittelkonsole geschlossen
- Bordbuchablage im Handschuhfach
- Dekoreinlagen „Anthrazit Metallic“ für Instrumententafel und Türverkleidungen
- Lenkrad (4 Speichen)
- Mittelarmlehne vorn mit Ablagebox
- Nichtraucher Ausführung: Ablagefach in der Mittelkonsole vorn, Taschenlampe in der Mittelkonsole, 2 Ablagefächer in den Türen hinten
- Rücksitzbank und -lehne asymmetrisch geteilt umklappbar, mit Mittelarmlehne inkl. Ablagefach
- Sitzbezüge und Türverkleidungen in Stoff, Dessin „Trail“
- Teppichboden in Tufting-Velours
- Textilfußmatten vorn und hinten in Tufting-Velours
- Vordersitze mit Höheneinstellung

- Wählhebel mit Dekoreinlage in Aluminium (nur in Verbindung mit Automatikgetriebe)

Sicherheit

- 3 Dreipunkt-Automatiksicherheitsgurte hinten, mit Höheneinstellung und Gurtstraffern auf den äußeren Sitzen
- Airbag für Fahrer und Beifahrer, mit Beifahrerairbag-Deaktivierung
- Berganfahr- und Bergabfahrassistent
- Dreipunkt-Automatiksicherheitsgurte vorn mit Höheneinstellung und Gurtstraffer
- Elektronisches Stabilisierungsprogramm (ESP), inkl. Komfort-Bremsassistent, ABSplus, EDS, ASR und Gespannstabilisierung
- ISOFIX-Halteösen (Vorrichtung zur Befestigung von 1 Kindersitz auf dem Beifahrersitz und 2 Kindersitzen auf der Rücksitzbank)
- Kindersicherung elektrisch
- Kopfairbagsystem für Front- und Fondpassagiere inkl. Seitenairbags vorn
- Rollover-Sensierung
- Türverriegelung automatisch nach Fahrtbeginn, abschaltbar
- Verbandkasten und Warndreieck
- Warnblinkautomatik bei Vollbremsung
- Warnton und -leuchte für nicht angelegte Gurte vorn
- Wegfahrsperrung elektronisch

Funktion

- 12-Volt-Steckdosen in der Mittelkonsole vorn und hinten sowie im Gepäckraum
- Außenspiegel auf Fahrerseite asphärisch
- Außenspiegel elektrisch anklapp-, einstell- und separat beheizbar
- Einstiegsleuchten in den vorderen Türen
- Fensterheber vorn und hinten elektrisch
- Fernverriegelung für Gepäckraum- und Tankklappe
- Fußraumbelichtung vorn und hinten; Leseleuchten vorn und hinten
- Heckscheibe aufklappbar
- Heckscheibenwischer mit Intervallschaltung
- Klimaanlage
- Komfortblinker (1x antippen = 3x blinken)
- Lenksäule mit Höhen- und Längseinstellung
- Make-up Spiegel beleuchtet in den Sonnenblenden
- Multifunktionsanzeige mit zweifarbigem Display
- Radiosystem „delta“ mit integriertem CD-Player, Diversity-Antenne und 10 Lautsprechern
- Servotronic-Lenkung, geschwindigkeitsabhängig geregelt
- Tagfahrlicht abschaltbar
- Tire Mobility Set: 12-Volt-Kompressor und Reifendichtmittel
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Innenschalter und Crashtsensor für automatische Öffnung

Die Serienausstattungen des Touareg V8.

(Abweichungen gegenüber Touareg V6/TDI/V6 TDI)

Außen

- 2 ovale Endrohre
- 4 Leichtmetallräder „Fat Boy“ 8 J x 18 mit Radsicherungen, Reifen 255/55 R 18
- Chromleisten an Schwellern und Seitenfenstern
- Dachpfostenverkleidung hochglänzend
- Dachträgerleisten silber
- Kühlergrillrahmen in Chrom matt, Lamellen sowie Einfassung des Volkswagen Markenzeichens in Chrom
- Ladekantenschutz in Edelstahl
- Trittstufe auf dem Stoßfänger hinten in Chrom

Innen

- Dekoreinlagen in Edelh Holz „Nussbaum-Wurzel“ für Instrumententafel, Oberseite der Mittelkonsole und Türverkleidungen
- Einstiegsleisten in Edelstahl
- Mittelarmlehne vorn verschiebbar, mit Ablagebox und Flaschenhalter
- Multifunktions-Lederlenkrad (4 Speichen)
- Pedale in Alu-Optik
- Sitzmittelbahnen und -wangen sowie Mittelarmlehnenoberflächen in Leder „Cricket“ mit Komfortsitzen vorn
- Textilfußmatten vorn und hinten in Perlvelours
- Türzuziehgriff mit Ledereinlage
- Vordersitze beheizbar
- Vordersitze mit elektrischer 12-Wege-Einstellung inkl. Lendenwirbelstützen
- Wählhebel in Leder mit Dekoreinlage in Aluminium

Sicherheit

- Diebstahlwarnanlage mit Wegfahrsperr e elektronisch, Innenraumüberwachung, Back-up-Horn und Abschleppschutz

Funktion

- Einstiegsleuchten in den vorderen Türen, Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln
- Fahrlichtschaltung automatisch, mit „Coming home“-Funktion und „Leaving home“-Funktion
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Innenspiegel automatisch abblendend (abschaltbar)
- Klimaanlage „Climatronic“ mit 2-Zonen-Temperaturregelung, links und rechts getrennt regelbar
- Make-up Spiegel beleuchtet in den Doppelsonnenblenden
- Regensensor
- Scheibenwaschdüsen vorn automatisch beheizt

Die Serienausstattungen des Touareg V10 TDI.

(Abweichungen gegenüber Touareg V6/TDI/V6 TDI)

Außen

- 2 ovale Endrohre
- 4 Leichtmetallräder „Fat Boy“ 8 J x 18 mit Radsicherungen, Reifen 255/55 R 18
- Bi-Xenon-Scheinwerfer für Ablend- und Fernlicht inkl. Kurvenfahrlicht
- Chromeinfassung des mittleren Lufteinlasses im Stoßfänger vorn
- Chromleisten an den äußeren Lufteinlässen, Schwellern und Seitenfenstern
- Dachpfostenverkleidung hochglänzend
- Dachträgerleisten silber
- Kühlergrillrahmen in Chrom matt, Lamellen sowie Einfassung des Volkswagen Markenzeichens in Chrom
- Lackierung wahlweise Metallic oder Perleffekt
- Ladekantenschutz in Edelstahl
- Trittstufe auf dem Stoßfänger hinten in Chrom

Innen

- Dekoreinlagen in Edelh Holz „Nussbaum-Wurzel“ für Instrumententafel, Oberseite der Mittelkonsole und Türverkleidungen
- Einstiegsleisten in Aluminium
- Gepäckraumboden angehoben
- Mittelarmlehne vorn verschiebbar, mit Ablagebox
- Multifunktions-Lederlenkrad (4 Speichen)
- Pedale in Alu-Optik
- Sitzmittelbahnen und -wangen sowie Mittelarmlehnenoberflächen in Leder „Cricket“ mit Komfortsitzen vorn
- Textilfußmatten vorn und hinten in Perlvelours
- Türverkleidungen in Leder „Nappa“, Türzuziehgriff mit Ledereinlage
- Vordersitze beheizbar
- Vordersitze mit elektrischer 12-Wege-Einstellung inkl. Lendenwirbelstützen
- Wählhebel in Leder mit Dekoreinlage in Aluminium

Sicherheit

- Diebstahlwarnanlage mit Wegfahrsperr e elektronisch, Innenraumüberwachung, Back-up-Horn und Abschleppschutz
- Nebelscheinwerfer

Funktion

- Einstiegsleuchten in den vorderen Türen, Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln
- Fahrlichtschaltung automatisch, mit „Coming home“-Funktion und „Leaving home“-Funktion
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Innenspiegel automatisch abblendend (abschaltbar)

- Klimaanlage „Climatronic“ mit 2-Zonen-Temperaturregelung, links und rechts getrennt regelbar
- Lenksäule mit elektrischer Höhen- und Längseinstellung
- Leuchtweitenregulierung dynamisch, mit dynamischem und statischem Kurvenfahrlicht
- Luftfederung mit automatischer Niveauregelung und Höheneinstellung sowie kontinuierlicher, geschwindigkeitsabhängiger elektronischer Dämpferregelung
- Make-up Spiegel beleuchtet in den Doppelsonnenblenden
- Mobiltelefonvorbereitung „Premium“ in der Mittelarmlehne vorn für Mobiltelefone mit Bluetooth remote SIM Access Profile*
- Multifunktionsanzeige mit mehrfarbigem Display
- Regensensor
- Scheibenwaschdüsen vorn automatisch beheizt
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Schlüsselloses Schließ- und Startsystem „Keyless Access“ inkl. Startknopf
- Soundsystem „Volkswagen Sound“: analoger 8-Kanal-Verstärker mit 11 Lautsprechern, Gesamtleistung 300 Watt

Grenzenlose Möglichkeiten der Touareg-Individualisierung

Maßgeschneiderte Lösungen für den neuen Touareg von Volkswagen Individual

Touareg wird ab Sommer erstmals mit neuen R-Line-Paketen lieferbar sein

Wolfsburg, Februar 2007. Ab Sommer wird Volkswagen Individual die neu konzipierten R-Line-Pakete für den Touareg einführen. Bislang stand das „R“ ausschließlich für die sportlichen R-Modelle Golf R32 (250 PS) und Passat R36 (300 PS). Dank der R-Line-Angebote kann nun erstmals auch weitgehend motorunabhängig die Exterieur- und Interieur-Ausstattung sportlich-exklusiv individualisiert werden.

Touareg R-Line.

Die neue Touareg-Generation wird künftig mit drei R-Line-Paketen angeboten. Sie können für alle Motorversionen ab 165 kW (V6 TDI) geordert werden. In der ersten Ausbaustufe bietet das R-Line-Programm hier einen Umfang mit 20-Zoll-Leichtmetallfelgen (Typ: „Omanyt“), Sportfahrwerk, einem Vierspeichen-Lederlenkrad, Wählhebel mit R-Line-Symbol, Einstiegsleisten vorn mit R-Line-Logo und Pedalkappen im R-Line-Design.

Einen noch höheren Grad der Individualisierung bietet das R-Line-Paket „Plus“. Es beinhaltet zusätzlich eine Sportsitzanlage in Leder („Nappa“) mit R-Line-Logos in den vorderen Kopfstützen, sowie die sehr hochwertigen Innenraum-Applikationen des R-Line-Typs „Engine Spin dunkel“.

Darüber hinaus wird für den Touareg das R-Line-Paket „Exterieur“ angeboten. Zum Veredelungsprogramm gehören hierbei ein in mattiertem Chrom gefertigter Kühlergrill mit Doppellamellen, individualisierte Stoßfänger mit ebenfalls in Chrom (matt)

ausgeführtem unteren Quersteg vorn und Diffusor hinten, speziellen Seitenschwellern und Einstiegsleisten.

Touareg Individual.

Das Programm eigenständig konzipierter Komplettmodelle auf Basis des erfolgreichen Offroad-Spezialisten setzt sich mit dem neuen Touareg Individual fort. Im Innenraum kommt für die Sitze und Teile der Türverkleidungen und mit dem Keder der Kopfstützen eine zweifarbige Lederausstattung zum Einsatz. Die Komfortsitze des Touareg werden dabei durch eine Lederkombination aus „Rodeo und Cricket“ in der Farbe „Dakota / Anthrazit“ veredelt. Stilvoll fügen sich in dieses Bild Edeldholz-Applikationen in „Makassar“. Spezielle Fußmatten in Tuftvelours (im R5 TDI, V6 TDI und V6 FSI) bzw. Perlvelours (im V8 FSI, V10 TDI und W12) mit farbiger auf die Sitzmittelbahnen abgestimmter Umkettlung unterstreichen den exklusiven Charakter des Touareg Interieurs. Einen optischen Kontrapunkt zu den Naturmaterialien setzt im Bereich der Türen und Türeinstiegsleisten das verwendete Edelstahl. Diese Einstiegsleisten sind mit dem Individual Logo und einem Schriftzug versehen – wahlweise beleuchtet. In den vorderen Kopfstützen ist ebenfalls das Individual Logo eingearbeitet. Das neue Logo ist außen zudem an den vorderen Seitenteilen zu finden.

Der Touareg Individual wird serienmäßig mit 19-Zoll-Leichtmetallrädern des Typs „Siena“ im Doppelspeichen-Look ausgeliefert, die farblich in „Sterling silber“ oder „Titan silber“ abgestimmt werden. Auf Wunsch sind auch Leichtmetallräder „Avignon“ im 19-Zoll-Format und Leichtmetallräder „Casablanca“ im 20-Zoll-Format erhältlich. Wie sonst nur bei den Topmotorisierungen sind zudem bei allen Touareg Individual die Trittstufe auf dem hinteren Stoßfänger und die Seitenfenstereinrahmungen in Chrom. Der Kühlergrillrahmen ist in mattiertem Chrom gehalten. Darauf abgestimmt: die silberfarbene Dachreling.

Rekordverdächtig: neuer Touareg zieht Boeing 747**TDI-Power: Touareg V10 TDI nimmt 155-Tonnen-Jet an den Haken****Test untermauert Leistungsfähigkeit von Antrieb und Anhängerkupplung**

Wolfsburg, Februar 2007. „Wetten, dass ein Touareg V10 TDI eine Boeing 747 ziehen kann?“ „Einen 155 Tonnen schweren Jet?“ „Nie!“ „Doch!“ Dieser verbale Schlagabtausch zweier Volkswagen Mitarbeiter hatte Folgen: Einige Monate später, Ende November 2006, spannte eine Volkswagen Crew in der Tat einen Touareg V10 TDI der neuen Generation vor eine 747. Bestätigtes Ergebnis: Der Geländewagen schafft es locker. Der Eingang erster Bestellungen von Flughafenbetreibern, die ihre bis zu 70 Tonnen schweren Vorfeld-Schlepper durch den deutlich günstigeren Touareg ersetzen wollen, kann dagegen nicht bestätigt werden.

Die Aktion „Touareg zieht Boeing 747“ fand im englischen Dunsfold Aerodrome, 40 Meilen vor den Toren Londons, statt. Ganz am Anfang stand natürlich die durchaus ernst gemeinte Frage, wie leistungsfähig Motor, Allradantrieb und die Karosserie eines modernen Oberklasse-Geländewagen sind.

Von Haus aus ist der Touareg bereits das ideale Zugfahrzeug: 3.500 Kilo Anhängelast und 1.640 Achslast (hinten) sind Spitzenwerte. Wenn nun aber statt 3,5 Tonnen Bootsanhänger mehr als 155 Tonnen Flugzeug – bestehend aus 511 Quadratmetern Tragfläche, vier Triebwerken, 450 Sitzen und einem Rumpf von der Größe eines Häuserblocks – am Haken hängt, sieht die Sache schon etwas anders aus. Sie will gut vorbereitet sein.

Damit der Touareg V10 TDI den schweren Vogel ziehen konnte, musste zuerst einmal das Gewicht des Volkswagen erhöht werden. Klingt paradox, ist aber unumgänglich, damit die Motorkraft voll und ganz in Vortriebskraft umgesetzt werden kann. Dazu wurden Stahlkugeln und Stahlplatten im Geländewagen verteilt.

Zusatzgewicht: 4.345 Kilo! Gesamtgewicht des Touareg: 7.030 Kilo.
Gewichtsverteilung: 2.755 Kilo vorn, 4.275 Kilo hinten.

Die weiteren Modifikationen hielten sich in Grenzen. Beim Achsantrieb wurde die etwas kürzere Übersetzung des Touareg V8 FSI verbaut. Den Luftdruck der serienmäßigen Michelinreifen erhöhte die Crew auf 4,5 bar. Und schließlich wurde die Höchstgeschwindigkeit begrenzt – nicht aus Furcht vor dem Abheben des ungewöhnlichen Gespanns, sondern zum Schutz der Reifen. Alles andere, vom Motor bis über die Luftfederung und den Allradantrieb, entsprach komplett der Serienversion.

Über eine Zusatzvorrichtung wurde die Boeing 747 dann an die Anhängerkupplung (Serienstand) des Touareg gekoppelt. Das Experiment konnte beginnen. Auf der Basis des maximalen Drehmoments des V10 TDI (750 Newtonmeter) und der Getriebeübersetzung hatten die Ingenieure vorher errechnet, dass der Touareg rund 200 Tonnen bewegen kann. Nur: Wer traut schon seinen Berechnungen, wenn an einem 1,70 Meter hohen und 4,75 Meter langen Auto plötzlich ein 19,40 Meter hoher und mehr als 70 Meter langer Jet hängt? Niemand mehr. Besonders dann nicht, wenn typisch englisches Wetter mit starkem Regen und Gegenwind über Auto und Flugzeug hinwegpeitschen, als gäbe es kein Morgen.

Doch der Touareg erledigte den Job. Am Steuer: der Volkswagen Techniker Uwe Krieghoff. Er startet den Motor. Über die Allradantrieb-Steuerung auf der Mittelkonsole wählt er „LOW“ und damit die Geländeuntersetzung. Jetzt fließen 50 Prozent der Antriebskraft zur Vorder- und 50 Prozent zur Hinterachse. Uwe Krieghoff wählt manuell den zweiten Gang der Automatik an, gibt langsam Gas und denkt darüber nach, dass jetzt die 18 mannshohen Räder der 155 Tonnen schweren 747 aus dem Stand ins Rollen gebracht werden wollen. Genau in diesen wenigen Sekunden wird die größte Zugkraft benötigt. Sobald das Gespann erst einmal fährt, fährt es. Doch vorerst ist das einzige was sich regt, die Motordrehzahl. Krieghoff drückt das Gaspedal weiter durch, bis zur Hälfte. Und ohne auch nur den Hauch eines Traktionsproblems

nimmt der Touareg und mit ihm der Jumbo Jet Fahrt auf. Nach einer Strecke von 150 Metern bremst Uwe Krieghoff das Gespann ab. Ein Check des Touareg ergibt hinterher, dass keine Schäden am Wagen aufgetreten sind. Alles im grünen Bereich.