Nový Touareg v těchto dnech zkoušíme v severní Africe, jež nabízí poněkud jiné podmínky než evropské silnice.

Třetí generaci Volkswagenu Touareg jsme vám podrobně představili v dubnovém vydání Automobilu a o první dojmy z jízdy s tímto vozem jsme se s vámi podělili v červnovém vydání. Nyní jsme dostali příležitost vyzkoušet Touareg v rozmanitých podmínkách okolí marockého Marrákeše. Netřeba dodávat, že je Touareg pro značku Volkswagen mimořádně důležitým modelem, a to už s ohledem na vysokou marži. Automobil je zatím k dispozici pouze se vznětovým třílitrovým vidlicovým šestiválcem (záhy se čeká na doplnění nabídky o prestižní osmiválec z Audi SQ7), přičemž my zde máme k dispozici jeho silnější provedení s výkonem 210 kW (286 k) a točivým momentem 600 N.m při 2250 až 3250 min-1. Jízdními výkony je Touareg blízko sportovním automobilům: dosáhne rychlosti 238 km/h a z klidu na 100 km/h zrychlí za 6,1 s. Standardem jsou vždy osmistupňová samočinná převodovka s kapalinovým měničem momentu (přenese až 1000 N.m) a elektronicky řízený pohon všech kol 4Motion.

Nový Volkswagen Touareg vychází z modulární platformy MLB pro větší vozy s podélně uloženým motorem, jež slouží také vozům Audi Q7, Audi Q8 nebo Porsche Cayenne. Jelikož jde o nejnovější podobu této platformy, nabízí Touareg řadu progresivních mechanických i elektronických řešení. Všech deset zkoušených vozů bylo vybaveno osmnáctipalcovými (nejmenšími možnými) ráfky s pneumatikami s hrubým dezénem pro usnadnění pohybu v náročném terénu. Z téhož důvodu byly osazeny ale zejména paketem Offroad, jenž zahrnuje například dvojice závitů pro montáž tažných ok v náraznících, objem nádrže na naftu/AdBlue zvýšený z 65/12 na 90/24 l a rozsáhlou sadu ochranných krytů pod prvky poháněcího ústrojí a závěsů kol.

Volba provozních režimů je z větší části svěřena dvěma otočným ovladačům na středové konzole (vlevo režimy, vpravo nastavení pérování). Režimů je celkem sedm od ekonomického po sportovní a zahrnují i polohu Offroad. V kombinaci s paketem Offroad lze navíc skrze displej na středu palubní desky tuto polohu dále upravovat pozicemi písek, štěrk a expert (individuální volba nastavení pro jednotlivé komponenty). Cestou vesnicemi do pohoří Atlas jsme si vystačili s pozicí Comfort, v níž si vůz na pneumatikách s vysokým profilem a s přispěním pneumatického pérování na všech kolech elegantně poradil s místními rozbitými cestami a hravě pohlcoval i ostré nerovnosti.

Teprve ve výšce kolem 3000 m, kde pro nás byla připravena první náročná terénní zkouška, jsme si začali „hrát“ s různými možnostmi nastavení. Například vzduchové pérování umožňuje řidiči manuálně měnit světlou výšku ve čtyřech úrovních. Tu „normální“ lze snížit pro usnadnění nastupování či nakládání, anebo ve dvou stupních zvýšit. V tom nejvyšším naroste světlá výška o 70 mm na celkových 258 mm a zároveň lze brodit vodní toky do hloubky 550 mm. Pohon všech kol pracuje s mezinápravovou lamelovou spojkou s elektronicky dělenou distribucí točivého momentu k nápravám. Standardně je nastaven na 40:60 %, tedy ve prospěch zadní nápravy, ovšem v případě potřeby je schopen přenášet až 70 % vpřed nebo 80 % vzad.

Do údolí jsme z lyžařského střediska klesali několik hodin po velmi úzké cestě, na níž se mohutný Touareg chvílemi vešel jen tak tak. Vlevo stovky metrů hluboká rokle, vpravo strmá skála, jízda vyžadovala maximální koncentraci: jediná drobná chyba by zde mohla být pro řidiče tou poslední v jeho životě. Zvláště v utáhlých zatáčkách kolem skalního masivu přichází vhod řízení všech kol, v němž se zadní kola při rychlosti do 37 km/h natáčí proti směru kol předních (po překročení této rychlosti pak po směru předních kol, což přispívá ke stabilitě ve vyšších rychlostech). To významně zlepšuje manévrovací schopnosti vozu, jenž tak má například stopový průměr otáčení jen 11,19 m, což je méně než třeba u Golfu!

Jediným prvkem, který námi zkoušené vozy postrádaly, byly adaptivní zkrutné stabilizátory (eAWS), jež se do sériové výroby dostaly teprve nedávno. Jde o stejný systém jako u Audi Q7, každý stabilizátor je tedy v půli rozdělen a spojen elektromotorem napojeným na soustavu 48 V. Elektromotor upravuje vzájemné předpětí každého z konců, čímž v závislosti na aktuálních podmínkách mění tuhost propojení svislých výkyvů protilehlých kol. Naše testování v Maroku potvrdilo, že Volkswagen Touareg je komfortním a prostorným automobilem pro každodenní použití, jenž si ale podobně elegantně poradí s rychlými dálničními přesuny, překvapivě náročným terénem i přívěsem s hmotností až 3500 kg. Tomu nicméně odpovídá i jeho pořizovací cena.