

VW Touareg II - Eure Meinung

Beitrag von „juma“ vom 5. April 2010 um 11:19

Servus,

nachdem ich in diesem [Beitrag](#) versprochen habe, noch ein paar Eindrücke über die Fahreigenschaften des Touareg II loszuwerden, wollte ich diesem Versprechen mal nachkommen.

Insgesamt habe ich ca. 400 km mit den derzeit verfügbaren Modellen "runtergespult". 😄

Begonnen haben wir mit dem Hybrid, den wir gleich nach der ersten Pressekonferenz übernehmen konnten. Meinem Beifahrer ließ ich hierbei den Vortritt um auch gleich beurteilen zu können, ob es einem "Laien" verständlich ist, wie man dieses Auto zu bewegen hat. Herr V. fährt normalerweise keinen Touareg und schon gar keinen mit Hybrid-Technik. Ich habe dann das Fahrverhalten vom Beifahrersitz aus beobachtet und man kann feststellen, dass man dieses Auto "bewusst" fahren muss. Die (Verbrauchs-)Vorteile ergeben sich erst, wenn man dieses Auto vorausschauend und in der richtigen Umgebung einsetzen kann. Ein Hybrid, der lediglich über die Autobahn gescheucht wird, ist nicht in seinem Metier unterwegs. Der Hybrid lebt vom anteiligen Stadtverkehr, dem Bremseninsatz (dabei wandelt er die entstehende Energie in elektrische Energie um die Akkumulatoren wieder zu laden, sog. "Rekuperation") und dem sog. "Segeln".

"Segeln" benennt hierbei das (vom Verbrennungsmotor) ausgekuppelte Rollen auf (meist ebenen) Straßen, bei denen es ausreicht, die Geschwindigkeit (entweder manuell über den Gasfuss oder über die GRA eingestellt) mit dem Einsatz elektrischer Energie aus den Akkumulatoren zu halten. Dann ist der Verbrennungsmotor aus, die Energie kommt aus dem Kofferraum und er fährt trotzdem mit 120 km/h dahin ohne Spritverbrauch.

Subjektiv geht er ab wie eine Rakete. Dadurch dass der Elektromotor (46 PS) natürlich keine Drehzahl braucht, sondern sofort loslegen kann und sich dann die 333 PS des V6 TSI noch hinzugesellen, geht er wirklich aus dem Stand ab "wie Schmidt's Katze". Gerade im Elastizitätsbetrieb bei Überholvorgängen sehr beeindruckend.

An die gesamte Fahrcharakteristik gewöhnt man sich aber sehr schnell, wenn man ein einigermaßen aufnahmefähiger Kraftfahrer ist. Man muss wiegesagt dieses Auto "bewusst" fahren. Wenn ich nur Gas und Bremse am laufenden Band nutze und nicht das "Segeln" auch ab und an einsetze, läuft diese Technik ins "Leere".

Mich hat sie überzeugt, wenngleich ich natürlich sagen muss, dass es wirklich nur eine Sache derzeit ist, die man sich leisten können muss. Auch hierbei ist aber der Ansatz des Konzerns zu beachten, der mir ohne Wenn und Aber einleuchtet: Wo, wenn nicht in der Oberklasse kann solch eine Technologie eingeführt werden, denn um erstmal auf Stückzahlen zu kommen, muss ein Klientel beginnen, die Anfangskosten zu drücken. Und wer wenn nicht der Oberklassekunde ist bereit und in der Lage, mehr Geld in die Hand zu nehmen. Später, wenn der Hybrid im Jetta

auf dem US-Markt erhältlich sein wird, wird die Technik mit Sicherheit günstiger sein... 😊

Zurück zum Hybrid:

Ein paar Erläuterungen noch hierzu:

Das elektrische Fahren: Das emissionsfreie Fahren rein per E-Motor (wie skizziert bis 50 km/h) reduziert den Benzinverbrauch. Der V6 TSI ist in diesem Fall nicht nur abgeschaltet, sondern über die Trennkupplung von der 8-Gang-Automatik abgekoppelt, um Schleppmomentverluste zu vermeiden.

Das Segeln: Sobald der Fahrer vom Gas geht, wird der V6 TSI ebenfalls vom Getriebe getrennt. Dies ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten (bis 160 km/h) und damit auch auf der Autobahn möglich. Durch die so auch hier eliminierten Schleppmomentverluste „rollt“ der Touareg deutlich länger. Und das führt bei vorausschauender Fahrweise direkt zu einer Verbrauchsreduzierung.

Die Rekuperation: Beim Bremsen gewinnt der in diesem Fall als Generator arbeitende E-Motor kinetische Energie zurück, die in der Hochvolt-Batterie (NiMH-Batterie) zwischengespeichert wird.

Das Start-Stop-System: Alle V6-Versionen des neuen Touareg sind serienmäßig mit einem Start-Stop-System ausgerüstet – und damit natürlich auch der Touareg Hybrid. Das in das Antriebssystem integrierte System reduziert besonders im urbanen Bereich und im Stop-and-go-Verkehr den Kraftstoffverbrauch.

Mit dem Hybrid sind wir dann zur Offroadstrecke gefahren und dort auf einen V6TDI mit Terrain-Tech-Paket umgestiegen. Der Parcours war auf einem Golfplatz aus dem Boden gestampft worden und (logischerweise) so gebaut worden, dass keine Beschädigungen am Fahrzeug entstehen konnten, auch wenn ungeübte Fahrer oder gar Gelände-Frischlinge am Steuer saßen. Dementsprechend unspektakulär war dieser Abschnitt für mich, jedoch erkannte man "am Kurbeln" anderer, dass es für den ein oder anderen bereits ausreichend schwierig war. Der Kurs war speziell an die Möglichkeiten des "Area View" angepasst und man konnte hier eindrucksvoll die Möglichkeiten "erfahren".

Das ESP kann man nun in allen Motorisierungen gänzlich durch einen 3-sekündigen Druck dauerhaft ausschalten, so dass es eine Stellung "normal", eine "begrenzte" und eine "abgeschaltete" Stellung gibt. 🤖

Insgesamt lässt sich der V6TDI in der Offroad-Variante sehr gefällig im Gelände bewegen. Ein direkter Vergleich zum derzeitigen Modell ist natürlich schwierig, auch was die Karosserieüberhänge und den Radstand betrifft. Das kann man erst ausgiebig testen, wenn wir neu und alt nebeneinander stehen haben...gleiches gilt für die Fahreigenschaften auf der Straße, da wir den Offroader ja nur im Gelände bewegt haben.

Nach der Rückgabe sind wir dann mit dem Hybrid wieder zurück zum Ausgangspunkt und sind auf den V6TDI umgesattelt um dann nach einer längeren Tour durch die Toskana zum Hotel zu fahren.

Nun bewege ich ja derzeit einen GP, der noch mit dem alten Motor (225 PS) ausgerüstet ist und vielleicht trägt dies bereits dazu bei, dass subjektiv der Motor im Touareg II viel besser abgestimmt ist, was das Ansprech- und Durchzugsverhalten betrifft. Ich bin den Motor im GP zwar auch schon gefahren, aber so groß wie in diesem Auto empfand ich den Unterschied zu

meinem alten nicht. Auch hier hat sich m.E. viel getan und die Gewichtersparnis im neuen macht sich natürlich in den Fahreigenschaften und auch im Spritverbrauch, den ich deutlich unter 9 ltr halten konnte, bemerkbar. (Stichwort: Start-Stop-Automatik"!)

Ich denke, diese Motorisierung wird weiterhin das "Brot-und-Butter-Modell" der Baureihe bleiben, da es vernünftig und ausreichend motorisiert ist.

Am nächsten Tag haben wir uns dann mit der letzten Motorisierung befasst, dem V8TDI, auf den ich mich ehrlichgesagt am meisten gefreut habe und am meisten gespannt war. Und was soll ich sagen...wenn die monetären Mittel nicht das retardierende Moment wären, diese Motorisierung wäre meine...was für ein An- und Durchzug. 800Nm sind doch einigermaßen brachial in einem Serienfahrzeug...müßig zu erwähnen, dass diese Motorisierung neben den positiven Eigenschaften, die die anderen bereits mitgebracht haben, motortechnisch nochmals ein wenig drauflegen kann. Trotz des Aggregats ist der Dicke leise und der Motor wird erst beim Durchtreten des Gas-Pedals präsent. Dann aber richtig...👁️

Welche Motorisierung nun zu einem am besten passt, muss man in einer Probefahrt selbst entscheiden. Wenn die monetäre Situation geklärt ist und die Optionen nach oben hin offen sind, wird die Wahl, ob Hybrid oder V8 sicherlich durch das in den meisten Fällen zu erwartende Streckenprofil zu entscheiden sein.

Wenn man eher in der "kleinen Liga" spielt, dann wird die jährliche Fahrleistung -so wie bisher auch- mitentscheidend sein. Der gegen Jahresmitte angekündigte V6 FSI -Einstiegsmotor im Bereich der Benziner- wird weiterhin 280 PS leisten, aber 2,5 ltr weniger verbrauchen (9,9 ltr/100 km).

Auf meine Nachfrage bei VW ist eine andere Einstiegsmotorisierung im Bereich der Dieselmotoren derzeit nicht im Gespräch. Auszuschließen ist dabei ohnehin die Pumpe-Düse-Technologie. Ich wage auch ehrlichgesagt zu bezweifeln, dass es eine Motorisierung unterhalb des derzeitigen V6TDI geben wird, da die Verkaufszahlen des R5 im Vergleich zum V6 TDI nach dessen Verkaufsstart beim Touareg I Bände sprechen.

Bei der Benzinermotorisierung wird es für den W12 keinen Ersatz geben. Der derzeitige V8-FSI ist gemäß der Downsizing-Strategie des Konzerns im verbesserten V6FSI aufgegangen.

Gesprächen vor Ort zur Folge soll wohl ein V8-Sauger kommen, allerdings nicht für den deutschen Markt, sondern vorrangig für den US-Markt. Welche Leistungsspezifikationen dieser haben wird, ist aus derzeitiger Sicht nicht absehbar und meine persönliche Meinung hierzu ist, dass sich VW nicht konzernintern bereits Konkurrenz schaffen will und in diesem Motorenbereich den Vortritt den Zuffenhausenern lässt.

So, genug getippt, das Osterlamm wartet...