

# V8 TDI mit sehr niedrigem NOx Ausstoss

Beitrag von „coala“ vom 9. Juni 2020 um 10:18

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Auch wenn der starke TDI nur für den europäischen Markt taugt, so könnte er doch hier gerade viele Fans haben können, und in der Praxis fährt sich der immer viel sparsamer als alle Hybrid-Benziner in der Klasse. [...]

Tja, bei VW macht man sich wohl nicht recht bewusst - auch wenn ein Blick in die Zahlen reichen würde - dass um die 80 % aller Touareg mit Anhängerkupplung bestellt werden und es eines der nicht mehr ganz so häufig anzutreffenden Fahrzeuge ist, welches noch die vollen 3,5 t an den Haken nehmen darf.

Der 340 PS Benziner ist solo im gemischten Verkehr und ohne Getrödel mit etwa 11 l / 100 km zu bewegen, hängt man was hintendran, ist aber ganz schnell Schluss mit lustig. Daran ändern auch die paar kW/h an elektrischer Kapazität nichts, die der "R" bekommt. Auf Langstrecken, wenn ständig Leistung benötigt wird, bringt das sowieso nichts, für den Kurzstreckenverkehr ist der Touareg hingegen nicht gedacht. Die lächerlichen ca. 40 km el. Reichweite werden real und im Sommer vielleicht 30 - 35 echte sein, im Winter noch entsprechend weniger. Büßt der Akku nach einer Weile um die 20 % Kapazität ein, wo landet man dann, wenn man irgendwo hin- und zurückfahren muss und nicht laden kann, oder laufend das umständliche Prozedere wegen der paar Kilometer durchführen will?

"Besonders wirtschaftlich" dürfte es auch sein, wenn ich den Weg nicht schaffe und dann für kürzere Strecken der Benziner einen Kaltstart samt Aufwärmphase durchlaufen muss. Wer auf den ersten 20 Kilometern, besonders im Winter, schon mal auf den Verbrauch "ab Start" geschaut hat, der weiß was ich meine.

Von einem Hersteller erwarte ich eigentlich technisch und wirtschaftlich sinnvolle Lösungen und nicht ein krampfhaftes Herumwinden um Abgasvorschriften und das Ausnutzen von (energetisch sinnfreien) Lücken, um Förderungen auszuschöpfen und die Gesamtbilanz auf dem Papier gut aussehen zu lassen. Gerade ein Konzern vom Format der Volkswagen AG hat da meiner Meinung nach eine Vorbildfunktion zu erfüllen und muss nicht jeden Mist gut heißen, den sich unsere Regierung da in letzter Zeit so enorm schlau ausgedacht hat. Den "Erfolg" des Touareg 7P Hybrid hat man ja gesehen, der lag wie Blei in den Regalen und 90 % + aller Fahrzeuge waren auf Werksangehörige zugelassen oder Vorführer.

In ein langstreckentaugliches und oft als Zugfahrzeug genutztes SUV gehört nun mal ein vernünftiger und sparsamer Dieselmotor, aber der deutsche Markt scheint halt auch einen

deutschen Hersteller im Zuge des gesamten Zahlenwerks weltweit abgesetzter Fahrzeuge nicht mehr zu interessieren und da bastelt man dann halt mal solch halb ausgegorene Lösungen wie den "R" und opfert hierfür die technisch sinnvollere.

Grüße

Robert

@Arndt Der V8 TDI erfüllt im jetzigen Bauzustand tatsächlich nicht die nächste Stufe der kommenden Schadstoffnorm, ist aber hierfür definitiv tauglich, mit nur kleinen Ergänzungen an Abgasreinigungs-Hardware. Eben dazu wurde er auch neu entwickelt, denn der alte 4.2 l Diesel hätte die jetzige Euro 6 d-TEMP nach entsprechenden Modifikation gerade noch geschafft, die kommende Stufe allerdings nicht mehr. Eine rein politische Entscheidung, die - wie schon erwähnt - leider letztlich knapp negativ für uns ausging.

Vom Hr. Diess hätte ich mir mehr erwartet, bei BMW macht man ja noch eher was "einfach mal so" und schaut wie es ankommt am Markt, während VW da leider zunehmend genau in die andere Richtung abdriftet und nur noch "Standard" anbieten mag.