

Bilder vom Touareg CR Facelift 2023, aufgenommen heute in der Autostadt in WOB

Beitrag von „coala“ vom 8. Juni 2023 um 19:04

[Zitat von GüntherK](#)

Wie hoch ist ein realer Verbrauch des Hybriden (was ein seltsamer Name) im Vergleich zum V8 Diesel?

Ist im oben verlinkten Bericht grundsätzlich erläutert. Im Vergleich stehe ich mit dem V8 TDI seit Zugang bis heute bei 9,09 l/100 km, der V6 TDI meines vorigen CR hat sich 8,47 l genehmigt. Das sind reale Werte, via Spritmonitor ermittelt und eben übers ganze Jahr, inkl. den deutlich ungünstigere Verbräuchen in den Wintermonaten.

Ein direkter Vergleich mit meinem persönlichen Fahrprofil fällt da nicht leicht, da ich ja den "R" nicht über mehrere Tankfüllungen und bei mir zuhause fahren konnte. Aus den Werten bei den Fahrten um Braunschweig und im Harz gehe ich aber einigermaßen belastbar davon aus, dass mein V8 TDI auf diesen Strecken in etwa 2 - 3 Liter weniger verbraucht hätte, bei gleicher Fahrweise. Ich schätze, dass der "R" bei identischer Nutzung bei mir so um die 11,5 - 12,5 Liter auf 100 km schlucken dürfte, übers Jahr gerechnet.

Dagegen setzen muss man, dass die Steuer für den Benziner günstiger ist, aktuell aber wieder der Sprit teurer als Dieselkraftstoff. Auf Kurzstrecken (und davon habe ich zwischendurch immer wieder einige) punktet natürlich der reine E-Antrieb, so lange der Verbrenner aus bleiben kann. Die realistische elektrische Reichweite liegt aber real bei bestenfalls etwa 40 km bei normalen Temperaturen. Fährst du jetzt beispielsweise 50 oder 60 km, da springt eben der Verbrenner kalt an und läuft in dieser Zeit entsprechend ineffizient mit einem hohen Verbrauch. Da würde ich dann - wenn ich es vorher weiß - sofort im Verbrennerbetrieb starten, im Modus xx % Batterieladung halten. M.E. ist das die wirtschaftlichere Lösung, es sei denn, du beziehst den Strom zum Nachladen beinahe kostenlos aus der eigenen PV-Anlage und fährst eben nicht weitere Strecken, wo dann die E-Unterstützung fehlt und der Verbrenner dann unwirtschaftlicher läuft.

Aber kurz gesagt: Am "schlechtesten" schneidet der eHybrid bei Strecken mit relativ konstanten Geschwindigkeiten gegenüber dem Diesel ab, weil hier der Vorteil der Rekuperation bei Bremsvorgängen wegfällt und auch die E-Maschine bei gleichbleibender Fahrt nicht unterstützt. Das Ganze ist schwer zu sagen, weil es eben sehr stark vom Einsatzprofil abhängt. An Wirtschaftlichkeit und Souveränität ist der V8 TDI aber keinesfalls zu schlagen, hilft bloß nix, weil man den ja leider getötet hat.

Grüße

Robert