

# Frage Vor Neukauf CR Touareg- Gasannahme und Start/Stop Deaktivierung

Beitrag von „coala“ vom 18. Mai 2024 um 12:17

Servus,

so was wird immerhin schnell zur (etwas leidigen) Routine. Bei mir im Q8 ist es noch schlimmer, denn der hat schon den unsäglichen ISA verbaut und zudem bekommt man - auch als Hauptnutzer - bei jedem Neustart die Meldung "Robert hat Fernzugriff...", die auch schnell weggedrückt werden will.

Also jedes Mal drei Softbuttons betätigen:

- 1.) Start-Stopp deaktivieren
- 2.) ISA deaktivieren
- 3.) Datenschutzhinweis bestätigen\*

Hier ist dann allerdings immerhin der Vorteil, dass man sich die "Knöpfe" (im Gegensatz zu fest verbauten mechanischen Tasten...) als Shortcuts so anordnen kann, dass man sie unmittelbar beieinander liegen und man nicht erst lange von (mehr oder minder gut/schlecht beschrifteten) Knopf zu Knopf fuchteln muss.

Start-Stopp nutze ich hier aber nun relativ oft, genauer überwiegend, da der Q8 als Mildhybrid einen Riemenstartgenerator verbaut hat und der Startvorgang damit praktisch nicht mehr wahrnehmbar ist. Dazu wird hier bereits bei 20 km/h\*\* der Motor abgestellt, was beim Heranrollen an eine Ampel oder das Ende der Autoschlange vor einem, doch eine gewisse verbrauchslose Zeitspanne abdeckt. Und mit dem RSG ist auch der Start an der Ampel so fix erledigt, dass im Grunde kaum mehr ein Unterschied zum laufenden Motor besteht.

Gleiches gilt für das "Segeln", bei dem ebenfalls - in hierzu sinnvoll bewerteten Situationen - der Motor abgestellt wird. Das funktioniert erstaunlich gut, fast schon so was wie intelligent 🤖, und auch hier ist vom Start im Grunde nichts zu bemerken.

Dazu muss man aber sagen, dass man da bei Audi ein bisschen mehr Komfort eingebaut hat, denn neben dem Vorhandensein des RSG, läuft beim Q8 auch die Lenkunterstützung auch beim Ausrollen und im Stand bei stehenden Motor weiter. Die Irritation, dass wie bei den reinen Verbrenner-Touareg dann plötzlich die Lenkunterstützung wegfällt, gibt es damit nicht.

Schmierung und Kühlung des Motors übernehmen in diesen Phasen elektrische Öl- und Kühlmittelpumpen, so dass Neustarts bei normalem Öldruck stattfinden und auch die Lager der Turbolader unterbrechungsfrei versorgt sind.

Das Ganze finde ich gar nicht mal schlecht gemacht, zumal der RSG über die hier größere und aktiv gekühlte 48-V-Batterie auch mit immerhin 8,4 kW (rund 12 PS) rekuperieren kann, was man im Fahrzeug dann schon ganz gut als elektrische Bremsleistung spüren kann. Auch das läuft automatisch in Abhängigkeit der Streckenführung und etwaig vorausfahrender Fahrzeuge ab.

Rollt man (Fuß ist vom Gas) z.B. zu schnell auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein vorausfahrendes Fahrzeug zu, so bleibt der Motor eingekuppelt, es wird elektrisch soweit möglich gebremst und bei Bedarf dann sogar eine Fahrstufe aktiv zurückgeschaltet. Das finde ich echt hervorragend gelöst, weil es sich völlig nahtlos in einen normalen Fahrbetrieb einfügt und nicht durch irgendwelche unsinnigen Aktionen nervt. Das ist einfach, wie man so schön sagt "aus einem Guss", und nicht mit der heißen Nadel schnell zusammengestrickt. Wohlgemerkt das auch noch ohne aktives ACC oder prädiktive Streckenführung, sondern im ganz normalen Fahrprogramm.

So kurios wie es im Zusammenhang mit der hier gegebenen Motorisierung auch klingen mag, man hat hier tatsächlich Elemente aus einem PHEV bzw. EBV - im kleinem Maßstab natürlich - sinnvoll umgesetzt. Und das ohne den Fahrspaß in irgendeiner Weise zu beeinträchtigen.

Das hätte ich mir beim CR auch gewünscht, zumal die Plattform ja die gleiche ist und diese Systeme ja bereits sozusagen fertig verfügbar sind.

Grüße

Robert

Updates am 19.11.2024:

\*Punkt 3.) oben in der Liste verschwindet nun von alleine, sobald man losfährt. Der Tastendruck entfällt.

\*\*22 km/h sind es.