

# Hybrid - Halbsinnig oder doch vollidiotisch ?

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 4. Februar 2012 um 12:12

Ich bin mit meinen 31 noch ein Spielekind vorm Herrn. Ich "fahre" total auf auf Alles ab was auch nur ansatzweise dem (von Dr. Emmett L. Brown modifiziertem) DeLorean DMC-12 ähnelt.



In folge dessen stand tatsächlich die Debatte in Sachen Touareg-Hybrid ins Haus. Selbstverständlich ist meiner Gattin meine (heimliche) Vorliebe in Sache Sciencefiction-Gefährten nicht bewusst.

Jedenfalls würde Sie wohl nicht davon ausgehen das ich aufgrund bunt blinkender, grafischer Diagramme auf einer Touchscreenoberfläche bereit wäre rund 20.000€ zusätzlich zu investieren...

Also musste ein plausible Erklärung her. Erstes Argument -Spritverbrauch. Den ganz ehrlich wer mit dem -Atomkraft- Nein Danke- Fähnchen rumwinkt steht nicht wirklich auf 6 / 8 Zylinder 😊  
Das Argument -Laufruhe zieht bei meiner Süssen leider nicht. Die Entscheidung einen 8 Zylinder zu leasen kam von Ihr. Sie steht auf den Sound !!! 🤖

Wie bereits erwähnt der Spritverbrauch muss als Argument herhalten. Da mir klar ist das jede Kiste über 2 Tonnen per Akku nicht besonders hohe Endgeschwindigkeiten erreichen kann. Im Fall

Touareg ist da bei 50km/h bereits empty mit A+ Feinstaub und der Aufkleber -Atomkrieg- JA Bitte- entspricht eher der Sinnhaftigkeit des Boliden.

Ein Argument gab es also bis Dato nicht. Und das es sich letzten Endes um reines Label Greenwashing handelt war auch Ihr klar.

So verging einige Zeit bis vor ein paar Monaten der Ampera in den Medien auftauchte. Echt irre, 80 KM rein elektrisch bei 150PS und knapp 170km/h Spitze. Und notfalls noch ein Benziner mit an Board.

Das lief dann durch sämtliche Medien, bis ich mir dass Teil mal auf Youtube gegeben habe. Wirkt auf mich ähnlich der Zeitmaschine des Emmet Brown. Tausend Lämpchen, dickes Stromkabel, geile echtzeitdiagramme.

So muss es sein!! Es fehlt nur noch Mr.Fusion (Part 2 der Filmreihe) und das ich, geschmückt mit einer irren Brille, alte Cola Dosen aus dem Müll meines Nachbarn klaue.

Aber und jetzt wird`s doch etwas ernüchternd legte sich meine Euphorie recht schnell als ich mal ein paar Zahlen hin und her rechnete.

Freitags ist für gewöhnlich mein Bürotag. Und wenn die Woche recht überschaubar war, sitze ich vorm Rechner und geben mir die letzte Folge von Grip oder rechne Werte von

Elektrofahrzeugen aus.

Ich habe folgendes angestellt. Sollte ich falsch liegen bitte ich um Korrektur:

Aktuell liegen 1000kw/h Strom (EON) bei roundabout 300€

Der Akku des Ampera fast 16 KW

Damit soll dieser nach Werksangabe zwischen 40 - 80Km weit kommen.

Nun nehmen wir mal einen Mittelwert von 60Km an.

Also kosten mich 60 Km = 4,80€

Das entspricht einen Verbrauch von ziemlich genau 8.-€ auf 100KM

Ich meine ein VW Golf 2.0L (BlueMotion) mit 140PS verbraucht nach Werksangabe 4,3 Liter.

Seien wir realistisch und nehmen 6 Liter, das wäre bei einem aktuellen Diesel Preis (04.02.2011) von 1,429€ = 8,60 per 100Km

Und jetzt wird's spannend. Der Anschaffungspreis.

Der genannte Golf liegt bei € 32.000.- in super Ausstattung. Von BiXenon - RNS510 mit Rückfahrkamera alles drin. Ok, kein Leder oder elektrische Sitzverstellung aber das stellt der Ampera selbst in der Luxusvariante von knapp 50.000€ nicht.

Ohnehin unterscheidet sich der Ampera weder in Ausstattungsmerkmalen noch in seiner Dimension vom Golf.

Der durchschnittliche Bundesbürger legt für seinen Neuen aktuell (2011) 25.740€ auf den Tisch. Da liegt der Golf voll drin. Entsprechend bleibt die Kohle die für Sprit rausgehauen wird auch bei den genannten 8.- €

Der Hight Tech - Öko legt für die Grundausrüstung des Ampera € 49.200.- auf den selben Tisch, was fast eine Verdoppelung darstellt.

Rechne ich nun die Zusätzlichen € 25.000 auf etwa 4 Jahre runter. Ich gehe mal davon aus das der Neuwagenkäufer alle 4 Jahren (bei einer Laufleistung von 150 000 Km) seinen Wagen, für einen Neuen, in Zahlung gibt.

Was weiteren 6,25€ pro Km entspräche.

Um hier nun Endlich zu einem Fazit zu kommen.

Möchte ich ein Fahrzeug in Golfklasse rein elektrisch betreiben zudem in ähnlicher Performance, Ausstattung wie Markenwert wie dem Golf 2.0L BlueEmotion

lege ich 14,25€ pro Km/h auf den Tisch "nur" um den ökologische Held auf jedem Elternsprechtag zu geben !?!?

P.S.: Folgende Tabelle sollte zeigen das der Strom zu 91,7 % (doch nicht) nicht aus der Steckdose kommt und ich bin mir nicht sicher ob ein Braunkohlekraftwerk mit einer Grünen Plakette durch Berlin fahren dürfte.

```
[TABLE='class: witable, width: 1']  
  
[tr]  
  
[TH='bgcolor: #F2F2F2, align: center']Kraftwerkstyp[/TH]  
[TH='bgcolor: #F2F2F2, align: center']Installierte  
Leistung  
in GW (2010)[/TH]  
[TH='bgcolor: #F2F2F2, align: center']Erzeugte Energie  
in TWh[/TH]  
[TH='bgcolor: #F2F2F2, align: center']Anteil der gesamten  
elektrischen Energie[/TH]  
[TH='bgcolor: #F2F2F2, align: center'][/TH]
```

```
[/tr][tr][td][tr][td][tr][td][tr][td][tr]  
  
[td]
```

[Steinkohlekraftwerke](#)

```
[/td]
```

```
[TD='align: right']29,0
```

```
[/tr][tr]
```

```
[TD='align: right']107,9
```

```
[/tr][td][tr][td][tr]
```

```
[TD='align: right']18,2 %
```

```
[/tr][td][tr][td][tr][td][tr]
```

```
[TD='align: right']
```

```
[/tr][td][tr][td][tr][td][tr][td][tr][td][tr]
```

```
[/tr]
```

```
[/td]
```

### Braunkohlekraftwerke

[/td]

[TD='align: right']22,4[/TD]

[TD='align: right']145,6[/TD]

[TD='align: right']24,5 %[/TD]

[TD='align: right'][/TD]

[/tr]

[/td]

### Kernkraftwerke

[/td]

[TD='align: right']21,5[/TD]

[TD='align: right']134,9[/TD]

[TD='align: right']22,7 %[/TD]

[TD='align: right'][/TD]

[/tr]

[/td]

### Kraft-Wärme-Kopplung

[/td]

[TD='align: right']20,84[/TD]

[TD='align: right']77,85[/TD]

[TD='align: right']13 %[/TD]

[TD='align: right'][/TD]

[/tr]

[/td]

### Gaskraftwerke

[/td]

[TD='align: right']23,1[/TD]  
[TD='align: right']78,8[/TD]  
[TD='align: right']13,3 %[/TD]

[/tr]

[/TABLE]

Und schlussendlich, Hand auf`s Herz, wer würde nicht gerne durch`s Fenster linsen wenn Papi zum ersten mal zum Jahresende einen chlorfreien Brief in Händen hält und fassungslos auf die Rechnung von EON Mitte starrt.  
Tja, an der Tankstelle waren die Beträge noch überschaubar :-))))

LG Flo

---

### **Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 4. Februar 2012 um 12:45**

P.S. die 2.

Zudem ist in meine Berechnung der Wert des 86PS Benziners nicht eingeflossen, welcher sich ab 60Km zuschaltet.

Was bedeutet sollte die Arbeitsstelle weiter als 30Km entfernt sein, wird entweder der (schwachbrüstige) Benziner hinzugezogen oder an der Arbeit muss Strom geklaut werden.

Ich denke nicht, dass für den Mitarbeiter XY ein Zähler an der Außenstromversorgung angebracht wird.

Darüber ist mir aufgefallen das es natürlich €6,25 pro 100Km & 14,25€ pro 100Km heißen muss. 😊

---

### **Beitrag von „martin\_v6“ vom 4. Februar 2012 um 16:08**

Hallo Kerstinflorian!

Kann dier eigentlich nur zustimmen,allerdings so glaube ich giebt es für solche "Autoladestationen" einen eigenen Tarif ähnlich einer Wärmepumpe oder Nachtstrom.

Bei uns in Ö gibt es für Elektrofahrräder gratis Stromtankstellen und soweit ich weis gibt es Firmen die auch für Elektroautos Gratisstromtankstellen haben.

Grüße Martin

---

## **Beitrag von „SOA“ vom 4. Februar 2012 um 16:18**

Ich denke da hast Du kalkulatorisch einigermaßen Recht.

Die Existenzbegründung für diese Autos liegt aus meiner Sicht darin, dass wir die Energiewende auch vorbereiten müssen, d.h. neue Technologien und Infrastrukturen müssen entwickelt und aufgebaut werden und das funktioniert in der Regel nur, wenn ich auch ein Produkt dazu anbiete.

Sie sind sozusagen Vorboten und Wegbereiter für dass, was uns dann in 20 bis 30 Jahren erwartet. Ist aus meiner Sicht besser als Augen zu und Kopf in den Sand, selber kaufen würde ich so ein Auto aber auch noch nicht. Es wird sich zeigen, ob es genug Enthusiasten gibt oder der Verkauf letztendlich nur über Subvention funktioniert.

Die Hybridtechnik ist dann natürlich die Brückentechnologie, die das Benzin- und Elektroauto miteinander verbindet.

Das Problem gerade der Elektroautos ist schnell identifiziert, es ist der Preis der Batterien. Für den Preis des Akkus eines Nissan Leaf könnte man sich wahrscheinlich problemlos einen gut ausgestatteten Polo hinstellen.

Für wen mag die Hybridtechnologie im Touareg heute wirklich Sinn machen? Große Vorteile hat er dort, wo der Benziner traditionell schlecht ist, im Stadverkehr, Stop and Go und überall dort, wo relativ wenig Last abverlangt wird und der Benziner mit schlechtem Wirkungsgrad läuft. Wenn ich viel Autobahn fahre ist der Hybrid sogar eher von Nachteil, weil ich wenig Hybridvorteil aber viel Zusatzgewicht habe.

Bleibt also als letztes das gute Gewissen, etwas für die Weiterentwicklung der Energiewende zu tun.

Anders sieht das in anderen Märkten aus. Stadtverkehr in Amerika, wo Diesel immer noch mit Stirnrunzeln gesehen werden, da ist der Hybrid ggü. dem klassischen Benziner klar im Vorteil. Und wenn ich den Vergleich gemäß VW ziehe nämlich den Hybrid als legitimen Nachfolger des V8 FSI sehe, sieht die Bilanz auch nicht so schlecht aus.

Viele Grüße

Sven

## Beitrag von „t-reg4x4“ vom 4. Februar 2012 um 16:25

Hallo,

ein Hybrid lohnt sich bei solchen großen Fahrzeugen eigentlich nicht. Ich verfolge das ganze schon länger anhand des S400 Hybrid. Bin dieses Auto 2 mal gefahren, die Leistung entspricht gefühlt der des S350 (ist auch derselbe Motor verbaut allerdings ohne Elektromotor). Der Hybrid spart gerade einmal 0,5-1 Liter auf 100km. Den Mehrpreis beim Kauf bekommt man also nie wieder rein.

Was ich für absolut Sinnvoll halte ist ein Smart e, man hat eine Reichweite von 150km, die für den Alltag reicht. Ich finde man sollte dann aber auch Photovoltaik Platten auf dem Hausdachen haben und den benötigten Strom selber produzieren und nicht diesen aus AKWs usw. holen!

LG  
t-reg4x4

---

## Beitrag von „windeck“ vom 5. Februar 2012 um 17:15

### [Zitat von SOA](#)

....Hybrid als legitimen Nachfolger des V8 FSI sehe, sieht die Bilanz auch nicht so schlecht aus.

Viele Grüße  
Sven

Hallo

ein 3,0 I V6 TSI Motor kann kein legitimer Nachfolger des V8 FSI sein.

Meine Meinung.

Und zum Thema Hybrid - Kann das erst funktionieren wenn das Gesamtpaket passt. Soll heißen es muss ein Einsparpotential auf dem gesamtem Nutzungsspektrum eines Fahrzeugs geben. Es ist völlig sinnfrei ein 2,4 to schweren Geländewagen mit Hybrid zu bauen der in der im Stadtverkehr Sparpotenzial hat aber auf der Langstrecke, durch massig Gewicht, Mehrkosten verursacht. Kaum einer fährt so ein Auto nur bzw. überwiegend in der Stadt.

Gleiches gilt für Elektroautos - Solange man nicht die benötigte Betriebsenergie rein aus alternativen Ressourcen beziehen kann und es für diese (Energie)keine entsprechenden Speichermöglichkeiten gibt so dass man jederzeit darauf zurück greifen kann, ist die ganze

Elektroauto- und Hybridgeschichte ein sauteurer Marketinggag.

Gruß Ralf

---

## Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 5. Februar 2012 um 20:06

Dann hatte ich mit meiner Berechnung garnicht so Unrecht.  
Prinzipiell bin ich definitiv für Elektrofahrzeuge. Aber es muss sich rechnen.

Oder...man ist von der "andersartigen" Beschleunigung derart begeistert, dass man sich den Tesla - Roadster gönnt.

Hier liegt folgender Wert vor:

Der Preis für die Basisausstattung des Wagens beträgt 109.000 US-Dollar.

Da Europäer etwas strengere Vorgaben (TÜF) und Andere Anforderung (Qualität) an Ihre Roadster stellen als die Amis liegt für die entsprechende „*Signature Edition*“ ein Preis von mindestens 117.810 Euro an. Angeblich erhält ein vollständiges Laden des Akkublocks den Wagen, für ca. 350 km Reichweite, am "Leben".

Nur ergibt der Praxistest, dass der Wagen lediglich 200km weit kommt.

Der Energiespeicher besteht aus handelsüblicher Lithium Ionen Akkus für Laptops. Die Batterie speichert 56 kWh. Allerdings und das vergessen viele bei Ihren Berechnungen, gehen ca. 20 % beim Laden verloren.

Daher werden etwa 70 kWh für eine Aufladung benötigt.

Hier nun wieder die (Milchmädchen) Rechnung  $70 \text{ kWh} = 21\text{€}$

Spricht  $10,50\text{€}$  pro 100km/h

Da der Wagen den Sprint von 0-100 in gerade mal 3,7 Sekunden vollführt, stellt der Wert in diesem Fall kein Problem da.

Zumal ein Porsche mit ähnlichen Werten höhere Energiekosten verursacht.

DANN aber wieder die Ernüchterung durch 20 stündiges Laden per 230V Steckdose.

Ergo: Ein entspannter Tagesausflug München <-> Salzburg dauert an die 23 Stunden.



Man kann es drehen und wenden wie man möchte. Auch im Luxussegment ist das Elektrofahrzeug reine Spielerei geschweige denn auch nur ansatzweise zur Amortisierung in der Lage.

Und ich habe auch nach wie vor dieses komische "gschäckli" das es sich auch auf ökologischer Hinsicht nicht rendiert. Zumal die Entwicklung und Produktion von Lithium Akkus Schweineaufwändig und alles Andere als Energieschonend sind. Diese müssen ja immerhin auch irgendwann wieder entsorgt werden. Und man möchte nicht glauben wieviel Quecksilber auch in heutigen Akkus UND insbesondere in Photovoltaikanlagen steckt.

Und des Weiterem die bereits genannte Verwendung traditioneller Energiegewinnung. Sollte entsprechend lediglich ca. 3% Energie aus regenerativen Quellen stammen würde unser Tesla Roadster auf seinen 200Km gerade mal 6Km (!!!!) mit Öko-Strom fahren. Allerdings ein interessanter (Sozialkritischer) Aspekt.

Kauf Dir ein Elektrofahrzeug, lade es direkt am Kohlekraftwerk und schon bist Du der Öko unter den Öko`s. Denn keiner weiss WO Du`s geladen hast 😊

Aber ich freue mich über Eure Resonanz, so weiss ich dass nicht nur mir so ein Kram durch den Kopf geht 😊

LG  
Flo

---

## Beitrag von „NIUBEE“ vom 6. Februar 2012 um 09:49

### Zitat von SOA

Das Problem gerade der Elektroautos ist schnell identifiziert, es ist der Preis der Batterien. Für den Preis des Akkus eines Nissan Leaf könnte man sich wahrscheinlich problemlos einen gut ausgestatteten Polo hinstellen.

12.000 US\$ das war soweit ich mich noch erinnern kann die erste Kalkulation zum Thema Kosten für den Akku des Nissan Leaf.

Das Problem ist generell der Akku bzw. die Lithium Ionen Technologie bei allen Hybrid, PlugIn Hybriden oder EVs.

Der Preis wäre noch ok aber der ist eigentlich nicht primär das K.O. Kriterium.

Moderne Lithium Ionen Systeme mit solchen Stromstärken habe ca. 500 Lade/Entladezyklen. Nicht gerade viel. In der Forschung hat man bereits Systeme mit mehr als 15.000 Zyklen theoretisch im Labor getestet aber von der Serienreife sind diese Systeme ultra weit entfernt.

So...

Nun würde man aber für die Energiewende (so dachte es sich mal jemand) die EVs benötigen um die Energie aus den reg. Energien zwischenzuspeichern ohne zusätzlich ins Grid massiv investieren zu müssen. Tja Pustekuchen denn aufgrund der Zyklenzahlen und der Garantie für die Lithiumionen Akkus die beim Hersteller der EVs liegt haben diese natürlich kein Interesse dran, dass die Fahrzeuge bei nicht Gebrauch (ca. 90% der Zeit/Tag) am Grid hängen und als Lade/Entladestation dienen.

Tja...dat war wohl nix und somit kam nach der ersten Euphorie ziemlich schnell die Ernüchterung.

Ein weitere Punkt neben den Zykluszahlen und damit der extremen Wertminderungen nach 2-3 Jahren (Annahme: tägliche Fahrt und ein Zyklus) ist das Kaltstartproblem ungelöst. Bei -10°C startet keine EV mit Lithium Ionen System ohne Vorheizung. D.h. der Tesla spingt im deutschen Winter ohne Zusatzheizung nicht an.

Praxistauglich und EV? Eher nicht...in Californien maybe aber hier in D...

So...Hybrid PKW's sind von der Benzin Einsprung von jedem Diesel und sogar LPG PKW zu schlagen. Das habe ich damals auch recht schnell ausgerechnet und deshalb fahre ich einen "alten" V8 mit LPG System. Ist schon geil, dass ein 340g/km CO<sub>2</sub> Fahrzeug günstiger ist als ein modernen Hybrid und auch nur 80 Euro/Jahr mehr Steuer kostet.^^

Die letzte Klasse ist nun der sog. PlugIn Hybrid ala Opel Ampera.

Das ist natürlich schon interessanter aber wegen oben genannter Problematik auch noch sehr kritisch zu sehen.

Entweder man ist ein Pionier und ist bereit dafür viel Geld zu zahlen oder man wartet einfach noch ab (meine Wahl).

Solange sich die Förderpolitik nicht ändert wird sich auch an der Mobilität in den nächsten 5 Jahren wenig ändern.

P.S. Die Lithium Ionen Systeme arbeiten ohne Hg aber derzeit ist das Recycling noch zu aufwendig. Letztendlich macht das Gewicht der Akkus nicht das Lithium oder die andere "Chemie" aus sondern die Box, d.h. die Kontrollelemente und die Verpackung sind das was wirklich massiv zu buche schlägt. Ein Lithium Ionen System sollte immer kontrolliert geladen werden sonst kann es einem unten rum ganz schön warm werden.:D

## Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 6. Februar 2012 um 10:47

### [Zitat von NIUBEE](#)

[...]

P.S. Die Lithium Ionen Systeme arbeiten ohne Hg aber derzeit ist das Recycling noch zu aufwendig. Letztendlich macht das Gewicht der Akkus nicht das Lithium oder die andere "Chemie" aus sondern die Box, d.h. die Kontrollelemente und die Verpackung sind das was wirklich massiv zu buche schlägt. Ein Lithium Ionen System sollte immer kontrolliert geladen werden sonst kann es einem unten rum ganz schön warm werden.:D

Oder zu kalt 😊

Das mit der -10° Problematik war mir nicht bewusst. Sicherlich ist es auch im kleinen festzustellen, dass sich diese Lithium Akkus entsprechend schnell entleeren. Siehe Digitalkameras oder Handy`s. Gestern war`n wir mit der Kamera im Wald, es gibt nix schöneres als "gefrorene" Bäume, war der volle Akku innert 30-40 Minuten leer. Und dieser ist noch kein Jahr alt.

Was die Politik abgeht, da meinte [martin\\_v6](#) in Österreich würden Stromtankstellen und die Beladung kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Das ist dann natürlich sehr wohl ein Thema. Zumal sich dann ein Smart E (t-reg4x4) definitiv lohnt.

Ich meine tanken ohne zu Zahlen. :-))

Sind es wirklich nur 500 Lade/Entladezyklen ? Dann müsste man (im Beispiel Ampera) davon ausgehen, dass nach 30.000KM schluss ist ? Das kann mir nur schwerlich vorstellen. Zumal die doch sicherlich Garantie von über einem Jahr gewährleisten.

---

## Beitrag von „juma“ vom 6. Februar 2012 um 12:18

Servus,

[Kerstinflorian](#): Bitte nur den wesentlichen Inhalt zitieren. Wenn man mit dem smartphone liest, bringt es wenig, wenn erst mal drei Seiten Zitat ohne jegliche Neuigkeit kommen...

Danke fuer das Verstaendnis! 🤖

---

### Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 6. Februar 2012 um 12:21

[Zitat von juma](#)

Servus,

[Kerstinflorian](#): Bitte nur den wesentlichen Inhalt zitieren. Wenn man mit dem smartphone liest, bringt es wenig, wenn erst mal drei Seiten Zitat ohne jegliche Neuigkeit kommen...

Ich will`s einfach nicht begreifen, oder ? 🤖

---

### Beitrag von „juma“ vom 6. Februar 2012 um 12:32

Servus,

[Zitat von Kerstinflorian](#)

Ich will`s einfach nicht begreifen, oder ? 🤖

...ich behalte mir eine Antwort in ein paar Tagen vor 😊

---

### Beitrag von „NIUBEE“ vom 6. Februar 2012 um 12:57

[Zitat von Kerstinflorian](#)

Oder zu kalt



Das mit der -10° Problematik war mir nicht bewusst. Sicherlich ist es auch im kleinen festzustellen, dass sich diese Lithium Akkus entsprechend schnell entleeren. Siehe Digitalkameras oder Handy`s. Gestern war`n wir mit der Kamera im Wald, es gibt nix schöneres als "gefrorene" Bäume, war der volle Akku innert 30-40 Minuten leer. Und dieser ist noch kein Jahr alt.

Was die Politik abgeht, da meinte [martin\\_v6](#) in Österreich würden Stromtankstellen und die Beladung kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Das ist dann natürlich sehr wohl ein Thema. Zumal sich dann ein Smart E (t-reg4x4) definitiv lohnt. Ich meine tanken ohne zu Zahlen. :-))

Sind es wirklich nur 500 Lade/Entladezyklen ? Dann müsste man (im Beispiel Ampera) davon ausgehen, dass nach 30.000KM schluss ist ? Das kann mir nur schwerlich vorstellen. Zumal die doch sicherlich Garantie von über einem Jahr gewährleisten.

Bei hochelegante Lithium Ionen Systemen ist das so deshalb verwendet man eigentlich immer noch in Hybridfahrzeugen NiMH Systeme die mehrere tausende Zyklen schaffen. Wie gesagt im Labor ist man weiter (15.000 Zyklen) aber je nach Güte des Lithium Ionen Systems ist einfach bei ca. 500 Zyklen Schluß (Management Case für Hochenergiesysteme). Apple gibt anscheinend inzwischen 1000 Zyklen an mit 80% Kapazität die Frage ist nur ob die fast idealen Temperaturen eines Laptops mit den doch extremen Bedingungen im Bereich PKW vergleichbar sind.

Fakt ist Langzeitstudien fehlen und ja die Hersteller legen auch ganz schön drauf...

Zum Thema Ampera und Garantie:

Zitat aus Wiki:

"Die 16 **kWh** fassende [Lithium-Ionen-Batterie](#), von der aus Dauerhaltbarkeitsgründen **nur etwa 70 %** (ca. 11 **kWh**) genutzt werden, stellt abhängig vom Fahrstil und den Außentemperaturen genügend Energie für rein elektrisches Fahren zwischen 40 bis 80 km bereit.<sup>[1]</sup> Auf längeren Strecken wird der Verbrennungsmotor als Generator für die Lithium-Ionen-Batterie automatisch zugeschaltet, wodurch sich die Reichweite auf über 500 Kilometer vergrößert."

So versucht man das Problem zu umgehen und die Zyklenzahl zu erhöhen.

Man hält das Lilonen System im optimalen Ladezustand und ab 30% schaltet sich der Motor zu. Alles Gut in Californien aber hier bei uns in D mit -20°C...tja...(eine kleine Standheizung wäre da ja auch was^^).

Der Ampera ist zudem ein Plug In Hybrid bzw. *Extended-Range Electric Vehicle* und KEIN EV (mE das bessere Konzept)...

Die Össis sind wie immer mal weiter als wir...kleines Land und gute Ideen (und das sagt ein Bayer). Ich denke viele Stadtpendler die unter 20km einfach fahren würden sich das überlegen...

---

## Beitrag von „qualitiger“ vom 8. Februar 2012 um 10:39

Ich fahre einen Touareg Hybrid und die Überlegung war auch eher "Spaß an der Technik" als kostengetrieben. Ich bin aber überwiegend Stadtfahrer und hatte keine Lust auf DPF-Probleme. Im direkten Vergleich zum V8 TDI hat mich auch die Geräuschkulisse überzeugt (was man nicht monetär umrechnen kann). Bei überwiegend Langstrecken-Nutzung hätte ich sicher den V8 TDI bevorzugt.

Die Nickel-Metallhydrid-Batterie bringt zwar 85kg auf die Waage und hat nicht die Energiedichte wie Li-Ionen-Technik, ist aber m.E. verlässlicher. Bei den aktuell sehr niedrigen Temperaturen habe ich kein Problem mit der Zuverlässigkeit des Fahrzeugs (bei extremer Kälte sogar besser als Diesel :-).

Der Verbrauch liegt bei der Kälte und den Stadtfahrten über 13 Liter. Das liegt daran, dass das System sich aufwärmen muss, bevor Motorabschaltung greift. Ich habe noch keine Erfahrung bei warmen Temperaturen (Kauf erst Dez 2011). Dennoch hat mich das "ausgefeilte Start-Stop-System" (mehr ist es im Prinzip nicht) im Stadtverkehr überzeugt: absolute Stille an der Ampel und das Gefühl, die Umgebung nicht allzu voll zu stinken.

Zum Thema Pseudo-Öko: natürlich ist das Fahrrad im Stadtverkehr unschlagbar und auch ein VW Polo kommt ohne Hybrid allemal mit weniger Benzin aus. Wenn ich aber in der Fahrzeugklasse vergleiche, kommt man schon mit etwas weniger Benzin aus. Und bezogen auf das Gesamt-Fahrzeuggewicht ist das Mehrgewicht (Batterie und E-Motor, dafür kein Starter) vertretbar. Bei schneller Autobahnfahrt (>200 km/h) ist der Windwiderstand bei SUVs der entscheidende Faktor, nicht das Gewicht, d.h. der Verbrauch sollte sich dem konventionellen V8 Benziner (nicht Diesel) annähern.

Fazit: ich plädiere für HALBSINNIG

Gruß qualitiger

---

## Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 8. Februar 2012 um 12:04

[qualitiger](#), vielen Dank für die Info.

Bisher kannte ich den Hybrid nur aus der Zeitung und der Broschüre.

Was jetzt natürlich interessant ist, kann der Touareg "segeln". Also ich hab das Eine oder Andere mal gehört, dass dies wirklich ein

verrücktes Gefühl sein muss. Start und Stop kenne ich aus dem Golf BlueMotion (Technologie). Das ist wirklich ein lustiges Gefühl. Und vor Allem die verwirrten Gesichter der Verkehrsteilnehmer, weil ständig der Motor ausgeht :-)))

Und dann natürlich bis 50 km/h... wie oft fährt man im Durchschnitt voll elektrisch ? Ich meine 5 Km hört sich erstmal nicht viel an, aber müsste Theoretisch reichen um quer durch Düsseldorfs Innenstadt fahren zu können. So ganz ohne Geräuschkulisse.

Bei mir wird es wohl nur bei Informationen bleiben. Der Hybrid ist die einzige Motorisierung die im Leasing nicht geht ;-( (((((( Hab gestern nachgefragt. Diese DIAGRAMME haben mich einfach nicht in Ruhe gelassen :-p

Schon schräg VW erlaubt seinen Mitarbeitern die V8 (Feinstaubkanone) zu fahren aber nicht den Hybrid...

---

### **Beitrag von „qualitiger“ vom 9. Februar 2012 um 20:08**

Das Segeln geht sehr gut beim Touareg Hybrid. Man bekommt vom An- und Ausschalten des Motors kaum etwas mit. Wenn überhaupt, dann durch ein leichtes Ruckeln beim Einkuppeln des Motors, nicht aber durch die Geräuschkulisse. Es erfordert etwas Übung, um es gut auszunutzen (s.a. ein anderer Hybrid-Thread in dem Forum).

Das Segeln funktioniert auch auf schneller Autobahnfahrt (bis 160 km/h). Mitunter kann es dabei aber etwas hektisch wirken, wenn man häufig Gas weglässt und beschleunigt. So gesehen ist der Hybrid kein Heizer-Auto, sondern ermuntert eher zum entspannten, vorausschauenden Fahren.

Das Feinstaub-Thema sah ich nicht als Problem des Diesels (dafür gibt es ja den DPF). Mich ärgerte eher die EURO 5 Norm mit vgl. hohen NOx Ausstoß. Ich habe einfach nicht eingesehen, warum dem deutschen Kunden die Adblue-Technologie vorenthalten wird (in den USA für den V6 TDI Serie, in DE noch nicht mal gegen Aufpreis; Markteinführungstermin war Händler unbekannt). Sicher, wir fahren in der Familie noch ein anderes Fahrzeug als Diesel mit EURO 4 und der ist bzgl. NOx noch schlechter als EURO 5, aber ich finde, was technisch geht und der Umwelt dient, muss bei einem derart hochpreisigen Fahrzeug gefälligst auch angeboten werden. Als Kunde im VW-Heimatmarkt Deutschland fühlt man sich manchmal ver...

Gruß qualitiger

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 9. Februar 2012 um 20:29**

### Zitat von qualitiger

Ich habe einfach nicht eingesehen, warum dem deutschen Kunden die Adblue-Technologie vorenthalten wird (in den USA für den V6 TDI Serie, in DE noch nicht mal gegen Aufpreis; Markteinführungstermin war Händler unbekannt). Sicher, wir fahren in der Familie noch ein anderes Fahrzeug als Diesel mit EURO 4 und der ist bzgl. NOx noch schlechter als EURO 5, aber ich finde, was technisch geht und der Umwelt dient, muss bei einem derart hochpreisigen Fahrzeug gefälligst auch angeboten werden. Als Kunde im VW-Heimatmarkt Deutschland fühlt man sich manchmal ver...

Gruß qualitiger

Ich bewundere Deinen Idealismus, aber ich fürchte damit stehst Du ziemlich alleine da. Audi hat das ja versucht und allzu viele Autos sollen sie nicht verkauft haben.

Die Leute die freiwillig mehrere (!) Tausend Euro bezahlen, um eine nicht vorgeschriebene Abgasreinigungstechnik zu kaufen, sind wohl eher selten und damit lässt sich für den Hersteller kein Business-Case ableiten.

Viele Grüße

Sven

---

### **Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 10. Februar 2012 um 21:38**

Sven, dass Geschäftszenario hat gegriffen, allerdings wurde es in den hiesigen Medien als "greenwashing" verschrien. Und zurecht. Den meines Erachtens gibt dem Hybrid, der Ottomotor, den Todesstoß.

Würde die Technik per Diesel V6 zur Option stehen, wäre dies auch für uns rentabel.

Nur leider zielt VW sein Hybrid-Konzept auf seine Kundschaft in Übersee ab. Die dortige Diesel-Gemeinde ist sehr klein, aber äusserst Hybridfreudig.

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 11. Februar 2012 um 09:50**

### Zitat von Kerstinflorian



[Sven](#), dass Geschäftszenario hat gegriffen, allerdings wurde es in den hiesigen Medien als "greenwashing" verschrieen. Und zurecht. Den meines Erachtens gibt dem Hybrid, der Ottomotor, den Todesstoß.

Würde die Technik per Diesel V6 zur Option stehen, wäre dies auch für uns rentabel.

Nur leider zielt VW sein Hybrid-Konzept auf seine Kundschaft in Übersee ab. Die dortige Diesel-Gemeinde ist sehr klein, aber äusserst Hybridfreudig.

Du darfst dabei natürlich nicht vergessen, dass der Benefit eines Hybrid prozentual auf den verbrauchten Kraftstoff durchschlägt. D.h. bei einem Diesel, der sowieso weniger verbraucht, ist der Benefit in absoluten Zahlen deutlich geringer, die Kosten für die Hybridisierung sind aber dieselben. Ich bekomme heute schon keinen Benzin Hybrid wirtschaftlich gerechnet und beim Diesel ist es noch schlechter.

Ich stehe da eher auf dem Standpunkt, dass ein Diesel, der alle Register zieht, das optimale Konzept ist. Der Benzin-Hybrid ist dann die Alternative für alle Fahrer/Märkte, die sich mit dem Diesel nicht anfreunden können. Den Hybrid-Aufpreis werde ich aber über die Kraftstoffersparnis nur schwerlich wieder einfahren und die Gesamtenergiebilanz eines Hybriden macht denke ich auch keinen Spass (inkl. Herstellung und Entsorgung).

Ich hoffe ich habe mich jetzt nicht verrechnet:

- Annahme Hybrid-Aufpreis ca. 10 T€
- Dieselpreis 1,5 €/l
- gerechnet auf 200 Tkm

Für den Hybrid aufpreis bekomme ich 6667 Liter Diesel. D.h. auf 200.000 km umgelegt müsste der Hybrid 3,33 Liter/100 km weniger verbrauchen, um sich dann nach genau 200 Tkm zu rechnen. Wenn ich einmal großzügig annehme der V6 TDI, standesgemäß betrieben, braucht 10 l/100 km, dann müsste die Hybridisierung eine Dieseleinsparung von 33 % bringen. Die Zahlen die seitens der Industrie verbreitet werden bewegen sich je nach Konzept eher zwischen 10 - 20 %, d.h. der Hybrid Diesel ist für den Kunden unwirtschaftlich.

Dazu kommt natürlich noch, dass die Hybridisierung genau da Vorteile bringt (Teillast, Stadtverkehr), wo der Benziner schlecht, aber der Diesel besser ist. D.h. der Benefit einer Diesel-Hybridisierung ist kleiner als beim Otto. Daher ist unter dem Strich dann der Benzin Hybrid auch für sich betrachtet wirtschaftlicher als der Diesel Hybrid.

Ich bleibe dabei, es gehört eine gehörige Portion Idealismus dazu, so ein Auto zu fahren. Ich finde es toll, dass es Pioniere gibt, die es tun, denn irgendwann werden wir den Sprung weg vom Öl machen müssen.

---

**Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 11. Februar 2012 um 10:34**

### Zitat von SOA

Du darfst dabei natürlich nicht vergessen, dass der Benefit eines Hybrid"[...]

Stimmt, ich hab`s tatsächlich nicht bedacht !! 😊

Frei assoziiert würde ich die Hybrid-Kientel an den Kassen von teegut und Reformhäusern einnorden, welche den ökogedanken lediglich als Vorwand für die höhere Preispolitik nutzt.

Öko ist nicht gleich Öko, was zwischenzeitlich klar geworden sein müsste. 😊

Da wäre zum Einen die Selbstversorgerfamilie, welche von der Kartoffel bis zum Brot alles in Eigenregie produziert und statt Fernsehen auf abendliche Unterhaltung setzt.

Jene werden sich kaum einen 2,5 Tonnen Hybriden vor`s Haus stellen.

Hingegen die Familienmütter welche, im Rahmen einer selbstverordneten ABM, (der Mensch braucht eine Aufgabe) nun Patin eines (!! ) Pacht-Baumes ist.

Für diesen einen Baum wird dann am Wochenende aufs Land gefahren um Äpfel zu pflücken und inklusive Heimfahrt im Hybrid-Schlachtschiff 30KM verblasen.

Natürlich gibt es da noch die Technikbegeisterten Väter. Und sollte sich an dieser Stelle Spaß, ein Hauch von Ökologie und einem entsprechend gutem Gefühl verbinden lassen, hat der Hybrid doch funktioniert.

Auch wenn bitter, böse Zungen behaupten würden ein 6er Pack Äpfel, mit ne`m Fahrrad, aus dem aldi um die Ecke wäre ökologischer.

Wer sich eine (Öko) Mutti mit Kindern inklusive Doppelnamen (zum Hobby) gerne leistet und zudem gerne im „Manufactum“ blättert juckt die paar Kröten für den Ökologischen Gedanken im Wagen nicht.

Und wenn man ehrlich ist nimmt doch auch in diesem Forum kaum jemand den TII in kleinster Motorisierung.

Im Gegensatz zum V8 Exclusive ist der Hybrid sogar um 1500€ günstiger.

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 11. Februar 2012 um 10:59**

### Zitat von Kerstinflorian

Natürlich gibt es da noch die Technikbegeisterten Väter. Und sollte sich an dieser Stelle Spaß, ein Hauch von Ökologie und einem entsprechend gutem Gefühl verbinden lassen, hat der Hybrid doch funktioniert.

Und wenn man ehrlich ist nimmt doch auch in diesem Forum kaum jemand den TII in kleinster Motorisierung.

Im Gegensatz zum V8 Exclusive ist der Hybrid sogar um 1500€ günstiger.

Ja, genau. So sehe ich das auch.

Und wenn man dann hinsichtlich Fahrleistungen, Verbrauch und Preis wieder den Vergleich Touareg 1 V8 FSI und Touareg 2 Hybrid zieht, würde ich den Hybrid sogar klar als das bessere Konzept bezeichnen.

---

### **Beitrag von „qualitiger“ vom 12. Februar 2012 um 16:02**

Zum Thema Hybrid-Aufpreis und Wirtschaftlichkeit:

Natürlich versucht VW, beim Hybrid die "Konsumentenrente" (s. Mikroökonomik) abzuschöpfen und gleichzeitig Erfahrung im Feld zu sammeln. Da Hybrid hip ist, gibt es immer einige wenige Leute, die dafür bezahlen. So verrückt war ich nicht und habe einen Jahreswagen gekauft. Dort schien der Hybrid-Aufpreis nicht gegeben: Marktpreise vergleichbar V6 TDI und ca. 10k unter V8 TDI. Somit sieht meine Rechnung anders aus: weniger Steuern als die Diesel, Fahrleistungen eher am V8 TDI, Verbrauch eher am V6 TDI. Der Wertverlust für diese Fahrzeuge wird nach dem anfänglichen Sprung voraussichtlich ähnlich verlaufen. Es bleibt ein Technologierisiko, das man einpreisen müsste. Dagegen steht der "Nutzen" in Form von Spaß an neuer Technik.

Aber ich stimme zu: Neuwagenkäufer sollten bei den aktuellen Listenpreisen eher zum TDI greifen. Aber wer privat ein Fahrzeug kauft und rechnen kann landet ohnehin bei Jahreswagen. Ich habe mir in dem Zusammenhang Preislisten von BMW X5, Mercedes ML (neu) etc. angeschaut. Man fängt an zu addieren und verliert den Spaß an der Sache.

Gruß qualitiger


---

### **Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 12. Februar 2012 um 17:02**

[qualitiger](#),

SO SIEHTS AUS!!!

Endlich auch einer welcher die Sinnhaftigkeit von Jahreswagen / Leasing begreift. ;-p 

Ich würde auch NIEEEEE ein Auto kaufen. Neu -> verliert enorm an wert. Gebrauchte -> überhaupt kein Wert. 

---

## Beitrag von „TouaregJunior“ vom 12. Februar 2012 um 20:00


[Zitat von Kerstinflorian](#)

[qualitiger](#),

SO SIEHTS AUS!!!

Endlich auch einer welcher die Sinnhaftigkeit von Jahreswagen / Leasing begreift. ;-p



Ich würde auch NIEEEEE ein Auto kaufen. Neu -> verliert enorm an wert. Gebrauchte -> überhaupt kein Wert. 

Wenn man neu ein Auto kauft hat man auch die Möglichkeit es selber einzufahren ... Das ist auch der ausschlaggebende Grund warum mein Vater immer nur neue Autos kauft. Sicherlich ist es auch eine finanzielle Frage. Aber das ersparte beim Jahreswagen zahlte sich später durch mehr Reparaturen bzw. einfach den Stress den man dadurch hat zurück. Es gibt sicherlich Glücksfälle die nicht nur gejagt wurden -> Aber man kann es ja nicht unbedingt vorher sehen was mit dem Auto veranstaltet wurde.

Ein bekannter ist Mitarbeiter bei Citroen: Er bekommt alle 4 Monate einen nagel neuen Wagen - und der wird jedes mal wie ein Rennwagen behandelt. Neulich bin ich mitgefahren: Neuer C5 mit allem pi pa po und ganzen 30 km auf dem Tacho und dann hat er erstmal geschaut welcher Motor drin ist ..... auf der Autobahn die Gänge ausgedreht und dann mit 210 über die Bahn km/h!!

Ergebnis 1,5 Wochen später -> Vor der Haustüre liegen geblieben mit MOTORSCHADEN ... Und das ist nicht das erste mal das es dem passiert ist!! ... Ich würde das Auto nachher nicht haben wollen.

Es gibt sicherlich die einen und die anderen: Die einen behandel das Auto wie einen Diamant auf dem Samtkissen ... es gibt aber auch die anderen. Hiermit will ich jetzt keinen persönlich angreifen 😊

Gruß vom Junior

---

### **Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 13. Februar 2012 um 19:49**

Fremdes Eigentum wird immer anders behandelt als das Eigene.

Natürlich stört es den Außendienstler reichlich wenig was im Anschluss mit seinem Jahreswagen geschieht.

Und es tangiert in reichlich wenig das erst ab 1000Km getreten werden sollte oder gar darf.

Ähnlich verhält es sich mit Leasingnehmern. Was einem nicht oder nur kurze Zeit "gehört" darf behandelt werden wie man möchte.

Sicher beim Abgabetermin kommen häufig verwunderte Gestalten aus den Prüfräumen mit entsprechenden Quittungen.

Was ich da schon alles erlebt habe, mein Gott es wäre mir sowas von peinlich. Ich wische jedes Mal den Wagen komplett aus.

Und fahre selbst bei minusgraden durch die Waschanlage. Was das Fahrverhalten angeht, da hat VW inzwischen einen Schutz

einprogrammiert erst bei 1000KM wird die volle Kraft freigegeben, so das keine Risse oder Andere Beschädigungen im und am Motor entstehen.

Bei Viertel,- Halb, Jahres oder Firmenwagen- Fahrern muss ich häufig an den Banner denken welcher hinter

Rupert Murdoch an der Bürowand hängt: Das durchschnittliche geistige Alter übersteigt selten die 16.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 13. Februar 2012 um 20:22**

#### [Zitat von Kerstinflorian](#)

[...] Was das Fahrverhalten angeht, da hat VW inzwischen einen Schutz einprogrammiert erst bei 1000KM wird die volle Kraft freigegeben, so das keine Risse

oder Andere Beschädigungen im und am Motor entstehen. [...]

Aha, sehr interessant. Aus welcher Quelle stammt denn diese Information?

So etwas wäre auch sehr sinnvoll, schon deshalb, damit jeder, der ein neues Fahrzeug zur Probe fährt, sich sofort denkt: "Oh Gott, was ist das denn für eine lahme Karre". Und beim 1000. Kilometer gibt es plötzlich einen Ruck, wenn man gemütlich dahinfährt, und die Fuhre stürmt schlagartig ungestüm los wie neu geboren. 🙄

Grüße  
Robert

---

### Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 13. Februar 2012 um 20:30

[Robert](#), die Info hab ich von meinem Nachbarn. Der bastelt in Baunatal an den Getrieben rum und meinte die volle Kraft würde erst ab 1000Km zur Verfügung stehen. Inwiefern das den Tatsachen entspricht, kann ich leider nicht belegen. Ich Lease zwar als Werksangehöriger ( über die Familie) bin aber nicht bei VW beschäftigt.

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Februar 2012 um 12:34

#### [Zitat von Kerstinflorian](#)

... da hat VW inzwischen einen Schutz einprogrammiert erst bei 1000KM wird die volle Kraft freigegeben ...

Hallo zusammen,

laut meinen Informationen wird das sogar über die Distanz bis 10.000 km Laufleistung elektronisch immer weiter gesteigert 🙄

Grüße von Stephan 🙄

## Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 14. Februar 2012 um 12:59

[Stephan,](#)

da hatte mein Bekannter wohl doch Recht.

Ich war bereits verunsichert.

Er, passionierter Golf-R Leaser, meinte es wäre ab dem 1000Km tatsächlich spürbar.

Und da Er ebenfalls alle 6 Monate (15.000Km) das Fahrzeug wechselt macht Er sich einen Spaß daraus bei 990KM

Vollgas zu geben um auf über 1000Km zu kommen. Dann Raststädte raus, Motor aus, 5 Minuten warten und dann wieder zurück.

Und Er meint es wäre ein spürbarer Unterschied.

Ich kann es nicht beurteilen, ich fahre SEHR ungern über 220Km/h geschweige denn 250 km/h und wenn dann nicht in einem Kompaktwagen.

Da fehlt mir einfach das subjektive Sicherheitsgefühl, obwohl mir natürlich bewusst ist, dass ein Aufprall mit 250Km/h mit nem T auch ziemlich in die Hose gehen dürfte.

---

## Beitrag von „coala“ vom 14. Februar 2012 um 13:16

[Zitat von Sittingbull](#)

[...] laut meinen Informationen wird das sogar über die Distanz bis 10.000 km

Laufleistung elektronisch immer weiter gesteigert 🤖 [...]

Servus zusammen,

und laut meinen Informationen ist das ein hartnäckiges Gerücht, das sich seit Urzeiten in verschiedenen Foren hält, davon aber auch nicht wahrer wird. Sicher wird das Fahrzeug nach einer gewissen Laufleistung etwas(!) spritziger, das ist jedoch den geringfügig geringeren Reibungsverlusten in Motor und Antriebsstrang geschuldet, wenn sich die Teile perfekt eingelaufen haben.

Das sagt die Stoppuhr in der Hand, der Blick auf den Tacho nach dem dritten, fabrikfrischen Touareg und ein klares, diesbezügliches Dementi seitens berufener Stelle 🤖

Was sollte das auch bringen, wenn man mit, sagen wir mal 220 statt 245 PS "anfängt"? (Mehr Reduktion geht wohl kaum, ansonsten fiele das mehr als auf und wäre schlichtweg

unzumutbar...) Ich kann den Motor trotzdem in kaltem Zustand bis in den Begrenzer drehen, da würden auch die 25 Pferde weniger nichts ändern und ihn auch sonst mißhandeln wie es mir gefällt (oder eben auch nicht).

Und lustig die These weiter gedacht: Wenn ich ein neues Motorsteuergerät bekomme, dann fahre ich wieder 10.000 (oder 1000?) km "gedrosselt" durch die Gegend, obwohl ich einen eingelaufenen Motor habe. Habe ich jedoch einen Motorschaden und bekomme ein neues Aggregat eingepflanzt, dann kann ich - dank dem "alten" Motorsteuergerät sofort lospreschen wie ich mag?! Btw.: Eine Option die angebliche "Einfahrphase" ein- oder abzuschalten hat der Freundliche nicht. Wäre aber dann freilich sinnvoll - siehe oben! Wenn dieses Byte einer findet, dann möge er mir gerne Bescheid geben.

Alle Fahrberichte mitsamt den Messwertangaben für Beschleunigung und Endgeschwindigkeit der Autozeitschriften wären dann ebenso falsch, denn bei Neufahrzeugen steht ja gar nicht die volle Leistung zur Verfügung. Das hinkt etwas...

Wenn mir einer mit seinem serienmäßigen, gleich motorisierten T mit, sagen wir mal 20.000 km auf der Uhr, davon fährt, in einer Art und Weise, dass man davon sprechen kann, der hat signifikant mehr Leistung, dann bitte ich zum Vergleich und wette jetzt schon einen Kasten Weißbier dagegen 😊

Grüße  
Robert

---

### Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Februar 2012 um 13:26

[Zitat von coala](#)

und laut meinen Informationen ist das ein hartnäckiges Gerücht ...

Hallo Robert,

dann werde ich bei Gelegenheit den Mitarbeiter von VW noch mal darauf ansprechen (müssen) 😊

Grüße von Stephan 😊

---

### Beitrag von „coala“ vom 14. Februar 2012 um 13:41



### Zitat von Sittingbull

[...] dann werde ich bei Gelegenheit den Mitarbeiter von VW noch mal darauf ansprechen (müssen) 😞 [...]

Servus Stephan,

die Antwort täte mich interessieren, insbesondere in Bezug auf die gemessenen Testwerte in Fahrberichten der Automobilschreiberlinge, die ja im Allgemeinen mit recht neuen Fahrzeugen durchgeführt werden und komischerweise nicht etwa schlecht ausfallen. Da müssten dann doch - die ominöse "Einfahrdrosselung" vorausgesetzt - stets verheerend miese Werte rauskommen



Hatte im Laufe der Jahre ja auch schon beim 7L das Vergnügen, des öfteren ein Leihfahrzeug (V6 TDI) vom Freundlichen gestellt zu bekommen, wenn meiner Zicken machte. Darunter war auch 2 x ein fast niegelagelter T, einer mit zweistelligem Wert auf der Uhr, der andere mit ein paar hundert Kilometern. Einen Unterschied konnte ich nicht "erfahren". M.E. ist das ein subjektives Empfinden, das der Stoppuhr nicht standhält...

Bin gespannt!

Grüße  
Robert

P.S.: Ich gebe zu, das *Gefühl* habe ich auch manchmal schon gehabt. Aber eben halt auch schon mal mitgestoppt, auf der Amperleite (ein hervorragender, schnurgerader "Testberg" nach einem Ortsausgang) auf der Kuppe angekommen auf den Tacho geschaut und die objektiven Werte widersprechen dem eigenem Gefühl leider wieder 😞

---

### **Beitrag von „macko“ vom 14. Februar 2012 um 20:30**

Hi Robert,

ich kann jetzt mal hauptsächlich für unsere dienstlichen BMW's sprechen, die ja alle gleich motorisiert sind. Ist da mal wieder ein Neuer dabei, fällt das sofort negativ auf, dass der "überhaupt nicht geht". Dies ist massiv zu spüren, erst ab einer Laufleistung von ca. 10000 km ist der Abzug wie gewohnt...

Ob da natürlich softwaretechnisch was begraben ist oder sich die Komponenten einfach dann nur eingespielt/eingelaufen haben, wage ich nicht zu beurteilen. Könnte mir aber vorstellen, dass während dem Einfahren keine Leistungsreduzierung programmiert ist, sondern eine

Drehmomentreduzierung.

Gruss  
Marco

---

## Beitrag von „coala“ vom 14. Februar 2012 um 21:03

### Zitat von macko

[...] Ob da natürlich softwaretechnisch was begraben ist oder sich die Komponenten einfach dann nur eingespielt/eingelaufen haben, wage ich nicht zu beurteilen. Könnte mir aber vorstellen, dass während dem Einfahren keine Leistungsreduzierung programmiert ist, sondern eine Drehmomentreduzierung. [...]

Servus Marco,

mmmhhh, o.k, das glaube ich dir natürlich, denn da hast du ja wirklich den direkten Vergleich. Beim Turbodiesel sind Leistungssteigerungen ja nur über das Drehmoment möglich, bzw. die Anpassung der Drehomentkurve (somit auch Reduzierungen...), da prinzipbedingt die Leistung beim Dieselmotor bei höheren Drehzahlen leider abnimmt. Somit geht das eine mit dem anderen einher. Drehmoment x Drehzahl = Leistung in kW, so wie Strom x Spannung ebenfalls die Leistung ergibt.

Nebenbei erwähnt und aus gegebenem Anlaß zu einer falschen Darstellung in einem anderem Thread (nein Marco, *du* bist nicht gemeint): Einige meinen ja, "PS" ist die eine Sache, Drehmoment die andere. Das ist grundverkehrt, denn nur das Produkt aus Drehzahl und Drehmoment (die Leistung) zählt und 1000 Nm bei 1000 U/min ergibt nun mal logischerweise exakt die selbe Leistung wie 100 Nm bei 10000 (Motor)Umdrehungen. An den Rädern(!) kommt - Drehzahlbereinigt - jedesmal das gleiche Drehmoment an, den zwischen Motor und Antriebsrädern sitzt noch das Getriebe, auch sinnigerweise Drehmomentwandler (hat hier nix mit gleichnamigen hydraulischen Bruder im Automatikgetriebe zu tun) genannt.

Wie dem auch so, zumindest im Falle der Bajuwaren lässt sich das mit der Einfahrgeschichte leicht klären 😊 Werde morgen Bericht erstatten, gesetzt den Fall, ich erwische meinen Spezl. Wenn er unterwegs ist, dann bleibe ich in jedem Fall dran und melde mich wieder hierzu.

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „qualitiger“ vom 14. Februar 2012 um 22:59

Um nochmal zum Ausgangspunkt der sich entwickelten Diskussion zu kommen: ein Jahreswagen bei Kleinwagen macht vermutlich wenig Sinn, da die Preisabschläge nicht so hoch sind und das Risiko besteht, einen kleinen Motor zu verheizen.

Aber der Touareg Hybrid ist sehr stark motorisiert und fährt eher niedertourig. Es ist gar nicht so einfach, diesen Wagen ständig zu treten. Lange Einfahren muss man Motoren bei der heutigen Fertigungstechnik ohnehin nicht mehr. Gehe ich also wirklich bei so einem Fahrzeug das Risiko eines vorzeitigen Motorschadens ein? Der vorzeitige Tausch bestimmter Verschleißteile wird mehr als wettgemacht durch den deutlich niedrigeren Kaufpreis. Das einzige Argument für einen Neuwagen (wenn es nicht wehtut) sind freie Farb- und Ausstattungswahl.

Im übrigen wüsste ich nicht, ob ich einen Neuwagen wirklich schonend einfahren könnte 😄

Gruß qualitiger

---

## Beitrag von „fenderwurst“ vom 28. März 2012 um 11:34

Interessante Diskussion (sieht man mal von dem Einfahrthema ab!),

nach den ersten Monaten Hybrid-fahren möchte ich feststellen, wie sehr die Entscheidung richtig war. Ich wollte ja nie ein Fahrzeug, mit dem geringsten Verbrauch (da wäre ein SUV falsch, egal welches und wie motorisiert) - sondern ein Allzweckfahrzeug, das

- ein 3,5t Boot auf Doppelachsanhänger ziehen kann
- die Möglichkeit bietet, einen großen Hund im eigenen "Laderaum" zu befördern, ohne das das ganze Auto verdreckt
- einen ausgezeichneten Langstreckenfahrkomfort bietet (Geräuschentwicklung)
- kultiviertes Fahrgeräusch ohne Dieselsound in der Stadt (es ist wirklich ein Riesen!-Unterschied)
- bedingt durch Eigengewicht eine gute Ausgangsposition bietet, sollte es zu einem fatalen Crash kommen
- den bei diesen Vorgaben geringstmöglichen Verbrauch / Umweltbelastung ermöglicht

Das erfüllt der Hybrid mit Bravour. Ich kenne derzeit außerdem dem Lexus RX450 kein anderes Fahrzeug, das alle Aufgaben erfüllt und einen gemessenen Durchschnittsverbrauch (50% AB, 50% Großstadt) von 10,2 L/100km schafft und ohne die Diesel-Nagelei daherkommt. Das ist vor

allem bei Stadtfahrten eindrucksvoll: mein T1-V6DTI hatte im Großstadtbetrieb mit Rush-Hour etc. immer über 15L verbraucht, das schafft der Hybrid mit unter 12L, speziell bei stop&go-Situationen... und ist dabei noch äußerst nervenschonend durch die Stille. Vergleichbare Nicht-Hybride (T1-V8, Cayenne etc.) schlürfen da locker 24L und mehr in der Großstadt. Ich hab's probiert... Seit dem es wärmer wird komme ich im Mix übrigens auf zwischen 9 und 10 Liter/100km, das ist dem Diesel sehr ähnlich.

Ich würde eh zu einer entkoppelten Betrachtung raten: In diesem Segment geht es weniger um den absolut gesparten Betrag an Kraftstoffen und Abschreibung sondern vielmehr um die bestmögliche Erfüllung des Aufgabenprofils s.o., und da ist der Hybrid unschlagbar.

Aber klar - jeder hat seine individuelle Aufgabenstellung, für die ein anderes Modell ideal passt. Ich wollte nur mal darstellen, es gibt Anforderungen auf die der Hybrid die richtige Antwort ist...

---

### **Beitrag von „qualitiger“ vom 29. August 2012 um 23:44**

So, die ersten 9 Monate Erfahrung habe ich gesammelt. Fahre den Wagen mit ca. 12l/100km, allerdings durchaus sehr flott in echtem Kurzstreckenverkehr in der Stadt mit laufender Klimaanlage. Bei der Fahrzeugklasse und Gewicht (und vor allem der Leistung) geht das OK.

Bisher nur ein Schaden: Kompressor der Luftfederung getauscht - hat also nichts mit Hybrid zu tun.

Habe trotzdem zur Sicherheit jetzt eine 2-jährige Garantieverlängerung abgeschlossen. Wer weiss, was die Hybridtechnik noch so macht.

Auf jeden Fall würde ich mich wieder für einen Hybrid entscheiden. Er ist das richtige Antriebskonzept für den Einsatzbereich.

Gruß qualitiger

---

### **Beitrag von „fenderwurst“ vom 31. August 2012 um 00:40**

Deckt sich mit meinen Erfahrungen:

Seit gut 8 Monaten ca. 15'Km gefahren, keine Hybrid-bedingten Probleme oder gar Ausfälle. Läuft absolut zuverlässig und in meinem Einsatzgebiet (ca. 60% Autobahn mit Tempolimit, Rest Großstadt) mit gut 9L/100km, bei guten Verhältnissen auch unter 8,5L, bei vorausschauender Fahrweise und wenig Verkehr. Mithin scheint der Hybrid auch für moderate Pendlerstrecken (bis

120 Km/h) dem Diesel ähnliche Verbrauchswerte zu erreichen. Und im Gegensatz zum Cayenne S (hatte ich mal zum Test) ist der Verbrauch halbiert bei durchaus ähnlicher Leistung - soweit bei unseren Verkehrsbedingungen überhaupt sinnvoll nutzbar.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Fazit: Würde ich jederzeit wieder kaufen und empfehlen. Größter Gewinn ist allerdings für mich die Fahr- und Geräuschkultur, die kein Diesel je erreicht.

Wie das aussieht, wenn die Technik in die Jahre kommt ist natürlich offen. Allerdings lässt die extrem haltbare Hybrid-Technik in den Toyotas hoffen...

Grüße

fenderwurst