

Motorenempfehlung

Beitrag von „Digo“ vom 10. Juli 2015 um 18:11

Ich suche, wie ich in meinem Vorstellungsbeitrag schon geschrieben habe, uU als nächstes Auto einen Touareg ab Bj 2011 und bin mir mit dem Motor ziemlich unschlüssig.

Gibt es irgendwelche Erfahrungen, dass man bestimmte Motoren wegen Problemen meiden sollte?

Mein Vater hatte vor Jahren den 239 PS 3.0 TDI im Phaeton und hatte damit ständige Probleme und Werkstattaufenthalte (inkl. hoher Reparaturkosten), hat sich das bei der Generation mit 245 PS gebessert?

Lohnt sich der Hybrid im Gegensatz zum V8 TDI überhaupt? Fahrleistungen sind eher beim TDI besser bzw fast gleich, Preise sind auch so gut wie gleich. Gibt es irgendwelche Vorteile beim Hybrid? (KFZ Steuer oder Versicherung mal außenvorgelassen)

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Juli 2015 um 07:28

[Zitat von Digo](#)

Gibt es irgendwelche Vorteile beim Hybrid?

Bei häufigen Kurzstreckenbetrieb gibt es hier keinen DPF, der nicht regeneriert werden muss. Also wenn hauptsächlich Kurzstrecken gefahren werden, dann würde ich zum Benziner greifen (es gab 2011 auch noch den 3.6-VR6, der wäre ev. auch eine Alternative).

MfG

Hannes

Beitrag von „Digo“ vom 11. Juli 2015 um 10:07

Er wird schon hauptsächlich im Kurzstreckenbetrieb eingesetzt, aber auch mindestens einmal die Woche 40km am Stück gefahren (meistens auch mehr), reicht das für den DPF?

Ich befürchte, dass der 3.6l und der Hybrid bei flotterer Fahrweise zu Tode säuft... (gerade auf

der Autobahn und in der Stadt)

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Juli 2015 um 12:33

Zitat von Digo

Er wird schon hauptsächlich im Kurzstreckenbetrieb eingesetzt, aber auch mindestens einmal die Woche 40km am Stück gefahren (meistens auch mehr), reicht das für den DPF?

Ich befürchte, dass der 3.6l und der Hybrid bei flotterer Fahrweise zu Tode säuft...
(gerade auf der Autobahn und in der Stadt)

Bei dem Fahrprofil würde ich zum Benziner greifen, ich gehe mal davon aus, dass es über das Jahr dann nicht mehr als 10.000km sind, oder? Dann sind die Spritkosten, egal wie man fährt, in der Erhaltung eines solchen Wagens wirklich nur Nebensache!

In der Stadt sollte zumindest der Hybrid seine Vorteile ausspielen, aber auf der Autobahn wird er wohl mehr brauchen, allerdings ist auch der Diesel im hohen Geschwindigkeitsbereich durch den hohen Luftwiderstand nicht gerade sparsam... da wäre wohl A6, 5er & Co die bessere Wahl!

MfG

Hannes

Beitrag von „Digo“ vom 11. Juli 2015 um 20:01

Ich verstehe nicht ganz, wieso sind die Spritkosten nur Nebensache? Meiner Meinung nach ist das der entscheidende Faktor bei Benzin vs. Diesel.

Nehmen wir mal den Vergleich in den Kosten:

- Hybrid vs. 4.2l TDI

Kaufpreis geben sich beide nichts, deswegen denke ich auch Wertverlust dürfte gleich teuer sein (der 3.6l wäre in der Anschaffung einiges billiger, aber hinterher vermutlich auch nur noch sehr schwer zu verkaufen)

Versicherung wäre bei mir gleich teuer

Steuer: 204 Euro vs 637 Euro

Inspektion: Hier habe ich keine Werte gefunden, gehe aber nicht davon aus, dass es wahnsinnige Unterschiede geben wird, geben wir mal maximal + 100 Euro für den Diesel, weil 2 Zylinder mehr

Wäre der Diesel also 533 Euro pro Jahr teurer, wären also bei 10.000km im Jahr 5,33 Euro pro 100km und somit bei 13l Diesel gerade einmal 14,4l Benzin (wenn ich richtig gerechnet habe) und das glaube ich nicht wirklich, dass der Benziner nur 1,4l mehr verbraucht als der Diesel.

Ich tendiere eher zu 13l zu 16l, was bei 10.000km pro Jahr immerhin schon ca. 700 Euro wären.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Juli 2015 um 20:49

Zitat von Digo

Ich verstehe nicht ganz, wieso sind die Spritkosten nur Nebensache? Meiner Meinung nach ist das der entscheidende Faktor bei Benzin vs. Diesel.

Ich meine im Vergleich zu den restlichen Kosten eines SUVs in der Klasse, allein der Wertverlust in den ersten 3 Jahren liegt bei mind. 10kEUR pro Jahr....

Rechnen wir mal was gut und oft bei Kurzstrecken-Diesels passieren kann: Durch nicht geschaffte Regeneration ist der DPF zu tauschen, das sind beim V8 TDI gleich 2 an der Zahl, die kosten mal gut 2000 EUR das Stück + Arbeit. Oder die Regeneration kann nicht wirklich durchgeführt werden, dadurch kommt es zu Dieselbeimengungen im Motoröl, das führt, wenn man es nicht bemerkt zu einem Motorschaden, damit liegst du gut im 5-stelligen Euro-Bereich. Ebenso ein Thema bei Kurzstreckendiesel ist die AGR, die verrußt und getauscht werden muss, damit wieder klar im 4-stelligen Eurobereich....

Also ob man da nun im Jahr 700 EUR an Sprit spart oder nicht ist im Anbetracht solcher Risiken wohl eher nebensächlich, oder?

MfG

Hannes

Beitrag von „Digo“ vom 11. Juli 2015 um 22:53

Naja, wenn ich aber die Auswahl habe, dann nehme ich ja schon die günstigere Möglichkeit, wenn der Rest gleich teuer wäre.

Ich bin eigentlich immer davon ausgegangen, dass diese Teile zur Garantie gehören. 🙄
Ich werde den Hybrid mal fahren und wenn ich den unter 15l fahren kann, dann wäre das eine Überlegung wert, wenn dem Diesel einmal längere Strecke pro Woche nicht ausreicht.