

V8 TDI mit sehr niedrigem NO_x Ausstoss

Beitrag von „Sittingbull“ vom 3. April 2020 um 12:05

Wolfsburg, den 02. April 2020 - Volkswagen hat ein neues Spektrum sauberster Dieselmotoren (TDI) auf den Markt gebracht. Die TDI zeichnen sich durch äußerst niedrige Stickoxid-Emissionen (NO_x) aus und unterschreiten damit um ein Vielfaches den Euro-6-NO_x-Grenzwert von 80 mg/km. Zu den ersten Volkswagen, deren Abgasreinigungssysteme die Stickoxide auf diesem neuen Level herausfiltern, gehört der 310 kW (421 PS) starke Touareg V8 TDI: Er emittiert lediglich zwischen 10 und 20 mg/km. Ermittelt wurden die NO_x-Werte per RDE-Messung (Real Driving Emissions) im realen Straßenverkehr; durchgeführt hat sie der unabhängige britische Test- und Datenspezialist „Emissions Analytics“.

Die von der Europäischen Union definierten RDE-Messungen sind extrem praxisnah. Sie ergänzen den auf einem Rollenprüfstand und damit unter Laborbedingungen durchgeführten neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) um eine Prüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr. Im Fall des Touareg V8 TDI wurden diese – gezielt mit dem realen Alltag der Volkswagen Kunden synchronisierten – RDE-Messfahrten von „Emissions Analytics“ in drei deutschen Ballungsräumen durchgeführt. Ein Test fand im topographisch flachen Niedersachsen statt, zwei weitere Tests mit Höhenunterschieden im Streckenverlauf in Baden-Württemberg und Bayern.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass der allradgetriebene Touareg V8 TDI den NO_x-Grenzwert bei den Tests unabhängig von Streckenverlauf, Höhenunterschieden und individuellem Verkehrsgeschehen in jedem Fall zuverlässig unterbot: In Niedersachsen waren es im Durchschnitt 10 mg/km, in Bayern 13 g/km und in Baden-Württemberg 20 mg/km. Im Schnitt aller drei Messungen lag der NO_x-Wert des Volkswagen bei 14 mg/km. Wie skizziert: Der Grenzwert beträgt 80 mg/km. Der Touareg V8 TDI setzt vor diesem Hintergrund mit seinen NO_x-Werten nicht nur in der SUV-Königsklasse wichtige Maßstäbe.

Möglich wird dieses positive Ergebnis unter anderem durch eine mehrstufige Abgasnachbehandlung mit einem sehr großen und hochwertig beschichteten NO_x-Speicher (2,3 Liter Volumen) und einem aufwendig konditionierten SCR-System (Selective Catalytic Reduction). Der SCR-Kat wandelt das NO_x mit Hilfe von AdBlue (synthetische Harnstofflösung) in unbedenklichen Wasserdampf und Stickstoff um. Wie alle Volkswagen TDI-Modelle, ist der Touareg V8 TDI zudem mit einem Dieselpartikelfilter ausgestattet.

Darüber hinaus arbeitet der V8 TDI aufgrund zahlreicher innermotorischer Innovationen besonders effizient und sparsam. Dazu gehört ein variables Biturbosystem: Im Teillastbetrieb – etwa in der Stadt oder auf Landstraßen – ist der bereits ab 1.250 U/min mit 900 Nm extrem drehmomentstarke und dadurch überwiegend mit niedrigen Drehzahlen betriebene V8 TDI mit

nur einem Turbolader unterwegs. Dieser Monoturbobetrieb senkt den Verbrauch und die Emissionen. Der zweite Lader wird über eine elektrische Ventilhub-Umschaltung erst bei Drehzahlen von mehr als 2.200 U/min aktiviert. Das Gesamtpaket ist eine saubere Sache: Der Touareg V8 TDI erfüllt souverän die Abgasnorm Euro-6d-TEMP-EVAP-ISC. Das TDI-Flaggschiff ist nicht der einzige Volkswagen, dessen NO_x-Emissionen signifikant besser als der europäische Grenzwert sind: Der neue Golf und der aktuelle Passat reihen sich mit ihren neuen TDI-Motoren der Vierzylinderbaureihe EA288 Evo ebenfalls in dieses nachhaltige Spektrum ein. Weitere neue Modelle, deren TDI-Motoren die Stickoxid-Grenzwerte mit niedrigsten Emissionen unterbieten, werden folgen.

[Quelle vom Text](#)

Beitrag von „pe7e“ vom 3. April 2020 um 13:12

Hi...

irgendwie fehlt mir im Kleingedruckten, dass der Motor durch diese Maßnahmen nur noch 80.000 km hält ... 😊

Eine Kehrseite muss die Medallie ja haben... oder?

Gruß

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. April 2020 um 16:40

[Zitat von pe7e](#)

Hi...

irgendwie fehlt mir im Kleingedruckten, dass der Motor durch diese Maßnahmen nur noch 80.000 km hält ... 😊

Eine Kehrseite muss die Medallie ja haben... oder?

Gruß

Hallo,

optimistisch gerechnet!

Gruß

Hannes

Beitrag von „bella_b33“ vom 3. April 2020 um 17:31

Ich finds toll, daß es solche positiven Fortschritte gibt und dadurch der Dieselmotor für Mitteleuropa wieder interessanter wird.....bei uns herrscht pure PS-Besteuerung, der Schadstoffausstoß ist also in gewissem Maße zweitrangig.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 3. April 2020 um 17:52

Servus Silvio,

sehe ich natürlich genauso. Das Problem dürfte allerdings sein, dass sowohl das gute Abgasverhalten als auch die zweifellos insgesamt tollen Eigenschaften dieses Motors durch einen ganz enormen technischen Aufwand erkauft werden. Man sieht ja am Beispiel des V8 TDI, dass sich - trotz mehr Hubraum, Leistung und Literleistung als beim V6 TDI und damit noch mehr grundsätzlichen Problemen in Sachen Schadstoffen - hervorragende Gebrauchseigenschaften realisieren lassen. Das Ganze lässt sich aber VW und auch Audi im Vergleich zu den V6 TDIs überaus fürstlich vergüten. Bei den V6 TDI ist es hingegen bis jetzt nicht gelungen, die Problematiken mit dem schlechten Ansprechverhalten, mangelndem Geräuschkomfort im Teillastbereich und kaum nutzbarem Drehmoment unterhalb von etwa 1.600 UPM zu lösen.

Auch hier wird es demnächst Hardwareänderungen geben, weil das alleinig mit SW-Updates nicht behebbar ist. Dennoch ist kaum mit einer vollständigen Ausmerzung o.g. Probleme zu rechnen, die noch bei der Vorgängermaschine nicht existent waren. Man wird sich bei den Volumenmotoren auf bezahlbare Lösungen festlegen und Kompromisse machen müssen, denn die Kunden werden in diesem Segment keine signifikanten Preiserhöhungen akzeptieren.

Ähnliches gilt aber auch für den technisch hochgerüsteten V8, wenn nun bald die nächste Stufe der Schadstoffnormen zündet. Wo der Trend hingehet, das sieht man ja am neuen Topmodell, dem Touareg R. Insofern bin ich vorsichtig skeptisch, was die Zukunft des Diesels, insbesondere die des V8 TDI, angeht. Wobei ich mir wünschen würde, dass er uns erhalten bleibt. Aber ich fürchte, das wird eher Wunschenken sein...

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. April 2020 um 18:27

[Zitat von dreyer-bande](#)

Hallo,

optimistisch gerechnet!

Warum so negativ? Bis dato waren gerade die V6 und V8 TDI von VW immer Dauerläufer, sehe hier nichts, was dem entgegen spricht, oder warum meint ihr das?

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. April 2020 um 19:53

[Zitat von Hannes H.](#)

Warum so negativ? Bis dato waren gerade die V6 und V8 TDI von VW immer Dauerläufer, sehe hier nichts, was dem entgegen spricht, oder warum meint ihr das?

Hallo,

dem "bis dato" stimme ich zu.

Gleichwohl werden speziell die Diesel-Motoren bei immer mehr "Brimborium" zur Abgasreduzierung zur höheren Leistung je Liter Hubraum getrimmt.

z.B. wurde der aus dem T I bekannte 2,5l Diesel mit 174 PS aus dem Bulli T5 entfernt und wegen der Abgasnorm durch einen 2,0l Biturbo mit 180 PS ersetzt.

Im Verlauf der Jahre fiel das Auto insbesondere mit totalen Motorschäden <100 Tkm Gesamtfahrleistung auf.

VW leistete, bei großer Gegenwehr, zumindest eine teilweise Kulanz bis zu einem Fahrzeugalter von 10 Jahren.

Wohl nicht ganz unschuldig.

Die Probleme wurde wohl ursächlich durch einen Defekt des AGR-Kühlers mit erhöhtem Ölverbrauch und anschließendem Turbo und Motortod verursacht.

Ab 2016 wurde ein neuer AGR-Kühler eingesetzt, der aber wohl nur teilweise Linderung verschafft.

Der Wechsel zum T 6.0 mit 204 PS war wohl krzfr. auch nicht von Erfolg gekrönt.

Immerhin wurde die Motorleistung 2018 auf 199 PS zurück genommen.

Die Foren sind voll von Berichten über diese Motorschäden.

Oftmals wird auch nicht berücksichtigt, dass der Diesel vom Ursprung her, schon nicht für Kurzstrecken geeignet ist.

Die Stabilität der V6 Motoren jetzt mit 286 PS und V8 mit 421 PS aus 4,0l und mit noch mehr "Abgasgedöns" bleibt abzuwarten.

Es gibt wohl noch keine Abfrage hier zu Laufleistungen ohne Motor- oder Turboschäden?

Gruß

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 3. April 2020 um 20:15

Servus Hannes,

ich sehe nicht, wie sich Abgasnachbehandlungen und eine auf niedrige Schadstoffwerte getrimmte Motorsoftware in Bezug auf die (Motor)Haltbarkeit negativ auswirken sollten. Natürlich kann nicht kaputt gehen, was nicht da ist. Frühere Dieselmotoren hatten auch keinen Turbolader. Klar, der geht dann auch nicht kaputt. Und keinen Partikelfilter. Hielt auch ewig, da nicht vorhanden. Nur zog jeder Diesel eine übelst stinkende Rußfahne hinter sich her. So toll...? Und es hieß ja ursprünglich, dass Zweifel an der Haltbarkeit des Motors in Bezug auf "80.000 km" bestünden. Und das ist sicher, wenn auch mit Zwinkerzeichen geschrieben, keine realistische Annahme.

Der jetzt eingesetzte V6 TDI ist vom Rumpfmotor auf seeehr deutlich jenseits von 300 PS entwickelt, beim V8 TDI sind ohne Hardwareänderungen rund 500 PS möglich. Und gerade der von dir so hoch gelobte R5 TDI ist einer der Motoren, die im Touareg durch allerlei massive und nicht nur kleinere Mängel glänzen, wobei wir hier oft über echten Verschleiß am Motor selbst reden und nicht nur über einen defekten AGR-Kühler.

Hingegen erreichen die V6 TDI im Touareg doch sehr überwiegend beachtliche Laufleistungen ohne große Auffälligkeiten. Und aufgrund der nicht ganz unähnlichen mechanischen Motorkonstruktion denke ich keineswegs, das die V8 TDI da "schlechter" sein sollten. Wie oben schon geschrieben: Die zusätzlichen Komponenten des V8 werden selbstverständlich auch eine statistisch höhere Fehleranfälligkeit mit sich bringen, legt man mal eine identische qualitative Auslegung zugrunde. Und ja, parallel zum höheren Einstandspreis werden sich auch Wartungs- und Reparaturkosten verhalten. Das ist aber grundsätzlich bei praktisch jeder technischen Apparatur der Fall, das nichts für die Ewigkeit gebaut ist - will man sich nicht mit steinzeitlichen Gebrauchs-, bzw. Fahreigenschaften zufrieden geben.

Grüße

Robert

Beitrag von „mi18ha10“ vom 4. April 2020 um 12:56

Hallo Zusammen,

Dass der Diesel vom URSPRUNG her nicht für Kurzstrecken gedacht oder gemacht ist, würde ich so nicht unterstreichen. Das hat eher

die technische Weiterentwicklung des Diesels mit sich gebracht. Man denke an die alten Saugdieseln von Mercedes die vor Jahrzehnten

in unzähligen Taxis ausschließlich nur auf Kurzstrecken liefen. Diese Motoren waren mit Ihrer Bauart für die Ewigkeit, mit Laufleistungen

die heutigen Motoren nicht mehr erreichen. Dass diese Motoren lahm und wahre Dreckschleudern waren ist eine andere Geschichte.

Es gab zu diesen Zeiten auch den Spruch: "ein Diesel ist kein Wiesel". Aber das ist lange her und darum auch nicht mehr wahr.

Fortschritt ist auch nicht immer ein Segen.

Grüße

Michael

Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. April 2020 um 13:09

[Zitat von mi18ha10](#)

HMan denke an die alten Saugdieseln von Mercedes die vor Jahrzehnten in unzähligen Taxis ausschließlich nur auf Kurzstrecken liefen. Diese Motoren waren mit Ihrer Bauart für die Ewigkeit, mit Laufleistungen die heutigen Motoren nicht mehr erreichen.

Den Taxibetrieb würde ich nicht als Kurzstreckenbetrieb bezeichnen, da der Motor hier den ganzen Tag durchlief und somit keine Kurzstrecken im eigentlichen Sinne durchlief. Der Motor war da immer betriebswarm, das vertragen auch heutige Diesel recht gut. Ganz im Gegensatz zum Kaltstart und nach spätestens 1-3 km wieder abstellen, somit erreicht der Motor nie wirklich die Betriebstemperatur.

MfG

Hannes

Beitrag von „Todi“ vom 4. April 2020 um 14:16

[Zitat von mi18ha10](#)

{...} Diese Motoren waren mit Ihrer Bauart für die Ewigkeit, mit Laufleistungen die heutigen Motoren nicht mehr erreichen.{...}

Servus Michael,

woher nimmst du diese Erkenntnis? Hast du das selbst ausprobiert oder ist das einfach nur (d)eine Meinung?

Als ausgesprochener Vielfahrer kann ich dir aus eigener Erfahrung berichten, dass mein "alter" A6/4F 3.0TDI DPF (MKB: ASB) innerhalb von 6 Jahren und 400.000 selbstgefahrenen Kilometern nicht ein einziges Problem mit dem Motor hatte und auch bis zum Schluss gefühlt noch alle Pferdchen versammelt waren. Selbst der erste Partikelfilter war noch an Bord und hatte Beladungswerte, die vermutlich weitere 100.000 km ermöglicht hätten. Lediglich die Peripherie war nicht mehr ganz taufersch und neben dem anstehenden Radlagerwechsel hat die politische "Umwelt" dazu beigetragen mich von ihm zu trennen (Euro 4!). Dass es dafür von VW noch 10 TEUR Wechselprämie on Top gab, hat das ganze natürlich auch wirtschaftlich interessant gemacht.

Auch mein 7P (Euro 6 - 262 PS - MKB: CVVA) hat jetzt nach 2.5 Jahren bereits 150.000 km abgspult und das trotz SCR-Kat, AdBlue-Einspritzung und entsprechender Abgasnachbehandlung völlig störungsfrei..

Ich würde mal behaupten, dass ein identisches Fahrzeug, welches in 2,5 Jahren 25-30.000 km abgspult hat und dabei bei "Einzelfahrten" von unter 10 km nicht mal ansatzweise Betriebstemperatur erreicht, einen höheren Verschleiß von Motor und Peripherie hat als meiner.

Ich denke, dass der Einsatz - und natürlich auch die Wartung - sehr viel Einfluss auf ein Motorleben haben, und wenn VW sich nicht bald etwas mit dem aktuellen V6 einfallen lässt werde ich vermutlich bald persönlich den "Gegenbeweis" antreten, dass der V8 TDI deutlich mehr als 80.000 km hält... 😊

Gruß

Todi

Beitrag von „mi18ha10“ vom 5. April 2020 um 12:44

[Zitat von Hannes H.](#)

Den Taxibetrieb würde ich nicht als Kurzstreckenbetrieb bezeichnen, da der Motor hier den ganzen Tag durchlief und somit keine Kurzstrecken im eigentlichen Sinne durchlief.

[Zitat von Todi](#)

woher nimmst du diese Erkenntnis? Hast du das selbst ausprobiert oder ist das einfach nur (d)eine Meinung?

Hallo Zusammen,

ich wollte hier Niemanden zu nahe treten wegen mehr oder weniger hoher Kilometerleistung mit modernen Dieselmotoren. Es steht außer Zweifel, dass bei optimalem

Fahrprofil auch mit Dieselmotoren neuerer Bauart hohe Kilometerleistungen erreichbar sind.

Das mit dem Taxibetrieb sind Erfahrungen aus dem familiären Umfeld und ich spreche hier vom Taxibetrieb in Wien. Hier ist es nicht immer möglich den Motor den ganzen Tag auf optimaler Betriebstemperatur zu halten, denn hier wird gerade das Kurzfahrprofil das Hannes hier als Negativbeispiel bringt erreicht. Da wird gestartet, 1-3 km gefahren und dann wieder eine Stunde am Standplatz gewartet für die nächste Minutenfahrt. Sicher gab es auch mal längere Strecken aber das war eher die Ausnahme.

Kaltstart und nach 1-3 km wieder abstellen ist für keinen Motor ideal, egal ob Diesel oder Benzin.

Ich wollte hier nur ein Beispiel für ungünstige Einsatzbedingungen eines Dieselmotors - zum Thema: der Diesel vom Ursprung her nicht für Kurzstrecken

geeignet - aufzeigen, nicht mehr und nicht weniger.

Grüße

Michael

Beitrag von „Todi“ vom 6. April 2020 um 08:14

Servus Michael,

keine Sorge, du "trittst" hier niemandem auf die Füße wenn du (d)eine Meinung äusserst 😊 Die meisten hier stehen für eine offene Diskussion und Meinungs austausch gerne zur Verfügung sofern dabei die "guten Manieren" gewahrt bleiben, was zumindest ich dir absolut zusprechen möchte.

Wenn du allerdings (d)eine Meinung hier äusserst muss es auch erlaubt sein, diese zu hinterfragen. Mich hat es daher interessiert, ob du vielleicht - im Gegensatz zu mir - eher schlechte Erfahrungen gemacht hast und auch ich wollte dich mit meiner Nachfrage in keiner Form persönlich "angreifen".

[Zitat von mi18ha10](#)

{...}Kaltstart und nach 1-3 km wieder abstellen ist für keinen Motor ideal, egal ob Diesel oder Benzin.

Ich wollte hier nur ein Beispiel für ungünstige Einsatzbedingungen eines Dieselmotors - zum Thema: der Diesel vom Ursprung her nicht für Kurzstrecken

geeignet - aufzeigen{...}

Dabei sind wir jetzt zu 100% der gleichen Meinung. Ein Motor, gleich welcher Bauart, hält am längsten wenn er bei möglichst optimalen Betriebsbedingungen betrieben wird. Und der Kaltstart gehört nun einmal nicht dazu. Wer also nur 5-10 TKM im Jahr im Kurzstreckenbetrieb fährt muss sich einfach damit abfinden, dass er einen höheren Verschleiß an den Motorinnereien zu erwarten hat und ggfs. auch entsprechende Defekte früher eintreten.

Wer ein Fahrzeug möglichst lange störungsfrei fahren möchte, sollte dieses daher nicht nur nach persönlichem Geschmack (dennoch wichtig) sondern auch nach dem erwarteten Fahrprofil auswählen... oder eben die zu erwartenden Wartungs-/Pflege- und Reparaturkosten einkalkulieren. Meine bessere Hälfte fährt z.B. ein A3 Cabrio auch nicht, weil es am besten zu ihrem Fahrprofil passt... hier haben die emotionalen Gründe die rationalen bei der Entscheidung besiegt, auch wenn der Pflegeaufwand deutlich größer ist als bei einem Blechdach 😊

Gruß

Todi

PS: für den von dir geschilderten Taxibetrieb wären vermutlich alternative Antriebe heute sinnvoller, was aber vermutlich (derzeit noch) an verfügbaren Fahrzeugen und Infrastruktur scheitert... wir werden sehen, wie sich das zukünftig entwickelt und sicher auch hier diskutieren...

Beitrag von „bella_b33“ vom 6. April 2020 um 09:40

[Zitat von Todi](#)

Meine bessere Hälfte fährt z.B. ein A3 Cabrio auch nicht, weil es am besten zu ihrem Fahrprofil passt... hier haben die emotionalen Gründe die rationalen bei der Entscheidung besiegt, auch wenn der Pflegeaufwand deutlich größer ist als bei einem Blechdach 😊

Moin Todi,

Ich traure meinem 3er BMW Cabrio heute auch noch hinterher.....und wir als Touareg-Fahrer, also bei mir ist es eindeutig eine absolut emotionale Kaufentscheidung gewesen.....ein Golf mit 4x4(bzw. meine beiden Ex-Tiguane) täten es ja auch bestens.

Ich hab's Hannes Anmerkung mit den Kilometern schon eher als Scherz verstanden. Für meine Begriffe sind so Diesel V8 ziemlich nah an dem Begriff "unkaputtbar", halten relativ gut und lange, da man im normalen Betrieb eh nicht Dauervollgas damit fährt sondern eher das Gas nur streicheln kann und den Motor damit gefühlt "kurz über Standgas" bewegt.

Ich sehe die Motorlaufleistung selbst bei meinem T-Reg(4 Zylinder ;) in den 4 Garantie Jahren schon absolut locker, aber es wird mir ein kleines Bild darüber geben, was mich danach erwartet und daran werde ich auch den weiteren Verbleib des Autos festmachen. Wenn er in der Garantiezeit schon Probleme macht(z.B. Ölverbrauch, Kettenklappern beim Kaltstart), dann würd ich das Auto wohl eher verkaufen, als wenn er die Garantiezeit ohne irgendwelche Probleme übersteht.

Mein 2008er 2.0TSI war ordentlich im Ölverbrauch und hatte auch Kettenprobleme, welche ich in eigenem Auftrag bei einer örtlichen freien Werkstatt habe wechseln lassen. Ich hab das Auto von 2012 bis 2016 in Benutzung gehabt(35tkm bis 105tkm grob).

Mein 2016er 2.0 TSI war über 3,5 Jahre bei mir, knapp 60tkm(Neuwagen)....nichts! Kein sonderlicher Ölverbrauch, keine Kettengeräusche(ich bin ja durch den 1. Tig ein gebranntes Kind und höre dadurch extra genauer hin).

Für mich bedeutet das schon, daß auch bei VW ein Lernprozess mit anschließenden Verbesserungen stattfindet....ich würd mir also um die Lebensdauer eines V8 TDI ehrlich wenig Sorgen machen, im Moment.

OT: Audis V8 TDI im alten Q7 klingt genial(ein Nachbar fährt so ein Teil, das klingt überhaupt nicht nach Diesel, es klingt eher sportlich. Wie klingt denn so ein Touareg V8 TDI von aussen? Kann man sich das ähnlich vorstellen?

@dreier-bande

Landcruiser 200 mit V8 Diesel und 249ps....ich glaub, da muss man sich dann wohl niemals Sorgen. Klingt auch teils schon wie ein LKW, das Teil(sieht und hört man ja hier oft).

Gruß

Silvio

Beitrag von „dreier-bande“ vom 6. April 2020 um 13:46

[Zitat von bella_b33](#)

.....

@dreier-bande

Landcruiser 200 mit V8 Diesel und 249ps....ich glaub, da muss man sich dann wohl niemals Sorgen. Klingt auch teils schon wie ein LKW, das Teil(sieht und hört man ja hier oft).

Gruß

Silvio

Hallo Silvio,

Sorgen mach ich mir hinsichtlich der Lebensdauer der Motoren nicht. Ich habe lediglich die Leistung- Entwicklung mit der Motorisierung noch einmal aufgezeigt.

Immer weniger Hubraum, dafür aber mehr PS!

Sicher hat auch auch die ständig erweiterte und verbaute Abgastechnik Einfluss auf die Lebensdauer von Motoren. Hier habe ich als Beispiel den 2,0 BiTurbo (CFZA) von Volkswagen erwähnt, der einfach mit der Abgastechnik überfordert war und vielleicht auch immer noch ist.

So erwartet VW auch, dass aus 4,0l Hubraum nunmehr 421 PS, gegenüber dem Vorgänger aus 4,2l Hubraum 340 PS, sprießen.

Natürlich mit weiter entwickelter und erweiterter Abgastechnik. Dies ist wohl so, weil der Verbraucher auch immer mehr will.

Die irgend wann mal gültige Regel, dass Nichts besser und schadstoffärmer verbrennt, als ein Hubraum starker Motor, gilt wohl nicht mehr.

Gruß

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 6. April 2020 um 15:40

[Zitat von dreier-bande](#)

[...] So erwartet VW auch, dass aus 4,0l Hubraum nunmehr 421 PS, gegenüber dem Vorgänger aus 4,2l Hubraum 340 PS, sprießen. [...]

Servus Hannes,

falls es dich beruhigt: Der gleiche Vorgänger-Motor wie im Touareg II (welcher korrekt abgerundet eher 4,1 l statt 4,2 l hat, wurde schon 2012 mit 382 bzw. 385 PS im Porsche Cayenne verbaut. Völlig problemlos und unauffällig bezüglich Haltbarkeit. Und 8 Jahre später gibt es dann beim deutlich moderneren Nachfolger 421 PS. Ist das wirklich so besorgniserregend?

Und wo liegt denn da bitteschön der Unterschied zum aktuellen V6 TDI? Der holt 286 PS aus 3 Litern Hubraum, der V8 TDI 421 PS aus 4 Litern, zwei Zylindern mehr und einem zusätzlichen Ladeluftkühler.

Mein Nissan Patrol selig, ein Patrol Sechszylinder Turbodiesel hatte 3,3 l Hubraum und 110 PS. Ein Drittel heute üblicher Werte. Und da verbrannte ganz sicher nichts schadstoffarm. Die Zeit bleibt nun mal nicht stehen und es ist sicher auch nicht verkehrt, den technischen Möglichkeiten entsprechend und unser aller Umwelt zuliebe, die Schadstoffwerte zu reduzieren.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 6. April 2020 um 15:55

[Zitat von dreyer-bande](#)

Immer weniger Hubraum, dafür aber mehr PS!

Moin Hannes,

Aber es ist doch schön, wenn sich etwas in der Entwicklung tut, anstatt dass man immer nur auf der Stelle tritt....ich fände das langweilig.

Alles auf die Abgasnachbehandlung schieben würd ich nicht. Materialien ändern und verbessern sich, die Belastungsmöglichkeiten steigen.

z.B. hab ich so nen Bekannten hier in RU, der will nur Saugmotoren fahren, und am Besten Die, die nur 92 Oktan wollen...würd ich heut nur, wenn ich keine andere Wahl habe. Einmal Turbo, immer Turbo ;). Mein Auto presst 250ps aus 2 Litern und ja, ich finds ein Stück weit geil 😄

Aber ja, ich glaube auch, daß ich den T jetzt keine 400tkm fahren werde...obwohl, wer weiß. Ein Traumwagen ist es schon und ich wüsste nicht, auf was ich danach springen würde(ausser vielleicht wieder auf nen Touareg).

Probleme mit steigender Abgasnachbehandlung gibt es btw nicht überall so extrem. Ich fahre Euro 5 in beiden Autos....beim Händler stand letztens ein Bulli mit Ad Blue, der erste Euro 6, alles Andere wird hier noch mit Euro 5 verkauft.

Zitat von dreyer-bande

Die irgend wann mal gültige Regel, dass Nichts besser und schadstoffärmer verbrennt, als ein Hubraum starker Motor, gilt wohl nicht mehr.

Dann schaue ich auf meinen Kumpel mit seinem Pontiac Trans Am 5,7Liter, 240ps und ständig um die 14 Liter oder mehr an Verbrauch.....mich interessieren Schadstoffe von KFZ nicht direkt, aber solche unzeitgemäß hohen Verbräuche stören mich enorm(selbst wenn der Sprit nur die Hälfte kosten würde...ach Moment, das tut er ja 😄).

Gruß

Silvio

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 6. April 2020 um 15:58

Zitat von coala

Servus Hannes,

falls es dich beruhigt:

Und wo liegt denn da bitteschön der Unterschied zum aktuellen V6 TDI? Der holt 286 PS aus 3 Litern Hubraum, der V8 TDI 421 PS aus 4 Litern, zwei Zylindern mehr und einem zusätzlichen Ladeluftkühler.

.....

Grüße

Robert

Nochmals:

Ich mache mir keine Sorgen und ich bin nicht beunruhigt!

Es gibt keinen Unterschied hinsichtlich der Leistungssteigerungen in der Entwicklung aller Motorklassen.

Es stimmt schon, der Sechszylinder startete mit 224 PS und 550 Nm aus 3l Hubraum und 262 PS im 7P bis auf 286 PS und 600 Nm im CR.

Die große Produktverbesserung 2022 wird uns wohl einen Diesel über >300 PS bringen, falls der Diesel nicht ganz stirbt und nur noch Hybrid

oder E-Cars produziert werden?

Gruß

Hannes

Beitrag von „bella_b33“ vom 6. April 2020 um 18:02

[Zitat von dreyer-bande](#)

Es stimmt schon, der Sechszylinder startete mit 224 PS und 550 Nm aus 3l Hubraum und 262 PS im 7P bis auf 286 PS und 600 Nm im CR

Mahlzeit Hannes,

Wenn wir jetzt mal andere Marken mit reinnehmen: Ich kenn die 3L 6 Zylinder von BMW aus früheren Zeiten(so Anfang der 2000er) noch. Die hatten gar nur 184PS.

Gruß

Silvio

Beitrag von „Hannes H.“ vom 6. April 2020 um 19:29

Zitat von dreyer-bande

Die große Produktverbesserung 2012 wird uns wohl einen Diesel über >300 PS bringen, falls der Diesel nicht ganz stirbt und nur noch Hybrid

oder E-Cars produziert werden?

Du meinst wohl 2022, oder?

Hybrid heisst ja nicht den Tod des Diesels, so einen Dieselhybrid gab es ja bereits im Q7, Daimler hat ihn gerade beim GLE eingeführt (auch wenn es nur der kleine 2,0l-Diesel ist), warum soll es denn sowas nicht auch mal beim Touareg geben?

MfG

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 8. Juni 2020 um 23:11

Hallo liebe Touareg Freunde,

kann es sein, dass der V8 TDI zugunsten des Touareg R aus dem Programm genommen wird. Ich fände es schade. Vielen Dank für eure Antwort im voraus.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 8. Juni 2020 um 23:50

Servus Jörg,

zähl doch mal 1 & 1 zusammen. Und falls dir der Gedanke nach einem neu konfigurierten V8 steht (oder warum findest du es sonst schade?), dann würde ich den August besser nicht zur Gänze verstreichen lassen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 9. Juni 2020 um 00:41

[Zitat von coala](#)

Servus Hannes,

falls es dich beruhigt: Der gleiche Vorgänger-Motor wie im Touareg II (welcher korrekt abgerundet eher 4,1 l statt 4,2 l hat, wurde schon 2012 mit 382 bzw. 385 PS im Porsche Cayenne verbaut. Völlig problemlos und unauffällig bezüglich Haltbarkeit. Und 8 Jahre später gibt es dann beim deutlich moderneren Nachfolger 421 PS. Ist das wirklich so besorgniserregend?

Und wo liegt denn da bitteschön der Unterschied zum aktuellen V6 TDI? Der holt 286 PS aus 3 Litern Hubraum, der V8 TDI 421 PS aus 4 Litern, zwei Zylindern mehr und einem zusätzlichen Ladeluftkühler.

Mein Nissan Patrol selig, ein Patrol Sechszylinder Turbodiesel hatte 3,3 l Hubraum und 110 PS. Ein Drittel heute üblicher Werte. Und da verbrannte ganz sicher nichts schadstoffarm. Die Zeit bleibt nun mal nicht stehen und es ist sicher auch nicht verkehrt, den technischen Möglichkeiten entsprechend und unser aller Umwelt zuliebe, die Schadstoffwerte zu reduzieren.

Grüße

Robert

[Zitat von coala](#)

Servus Jörg,

zähl doch mal 1 & 1 zusammen. Und falls dir der Gedanke nach einem neu konfigurierten V8 steht (oder warum findest du es sonst schade?), dann würde ich den August besser nicht zur Gänze verstreichen lassen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 9. Juni 2020 um 00:51

Hallo Robert,

vielen Dank für deine Antwort. Dann hoffe mal, dass der V8 TDI bis August überhaupt noch bestellbar ist.

Davon abgesehen mag ich einfach anspruchsvolle Technik (Registeraufladung usw.). Zudem finde ich, dass aktuelle Dieselmotoren die besten Klimabilanz haben. Perspektivisch kann da nur die Brennstoffzelle besser sein.

Beitrag von „coala“ vom 9. Juni 2020 um 06:51

[Zitat von Jörg71](#)

[...] Dann hoffe mal, dass der V8 TDI bis August überhaupt noch bestellbar ist. [...]

Servus Jörg,

ja, ist er definitiv. Aber wie gesagt: Wer noch in den Genuss kommen mag, der sollte noch vor Ende August tätig werden mit der Bestellung. Ich sage jetzt mal, bis zum 28.08.2020 😊.

Ich kann diese wirklich tolle und sparsame Motorisierung nur vorbehaltlos empfehlen, zumal im Verbrauch gegenüber dem V6 TDI mit 286 PS kaum ein Unterschied festzustellen ist, der Motor aber erheblich angenehmer zu fahren ist, als der im Antritt leider sehr lethargische, sozusagen "kaputt optimierte" Sechszylinder-Diesel in seiner jetzigen Form.

Beim "R" wird man zudem noch zwei bittere Pillen schlucken müssen. Ich schätze, dass viele Käufer deshalb bei speziell diesem, als "besonders sportlich" dargestellten und positionierten Modell sicher wenig angenehm überrascht sein dürften. Mehr darf ich dazu beim jetzigen Stand nicht sagen. Aber ich gebe den Tipp, dass wer den echten Sportler haben will, sich besser noch

einen V8 TDI sichern sollte.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Juni 2020 um 08:17

Also ehrlich gesagt verstehe ich die Modellpolitik von VW nicht. Da führt man einen V8 TDI neu ein, und streicht ihn nach nicht einmal einem Jahr wieder aus dem Programm? 🙄 Die CO2-Restriktionen sind ja nicht neu, oder sind die Verkäufe des Modells so schlecht?

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 9. Juni 2020 um 08:50

Servus Hannes,

nein, der V8 TDI verkauft sich sogar verhältnismäßig gut - bei uns. Das vorgebliche Problem das VW und Audi da sieht ist, dass diese Motorisierung nur für einen begrenzten Markt "taugt", weil im Ausland eben Benziner beliebter sind. Ich schreibe hier bewusst die zweite Konzernmarke mit rein, denn die bedauerliche Entscheidung, diese hervorragende und dazu noch effiziente Motorisierung aus dem Programm zu nehmen, die wird nicht nur uns Touareg-Fahrer betreffen.

Auch mir ist das unverständlich, warum man erst mit erheblichen Aufwand und entsprechenden Kosten einen solch tollen Motor neu entwickelt, um ihn dann (beim Touareg) schon rund ein Jahr später wieder einzustampfen. Damit deklassiert man sich wieder, indem man diese souveräne Motorisierung streicht und überlässt den Konkurrenten in Form von BMW, Mercedes, Porsche (und auch Audi) das Feld, welche dann deutlich leistungsstärkere Fahrzeuge anbieten.

Was bei VW zur Zeit vorgeht, das ist schwer nachzuvollziehen. Sonderlich schlau ist diese Entscheidung sicherlich nicht, leider haben sich auch in einer letzten Abstimmung über "V8 ja oder nein" die Nein-Sager durchgesetzt. Betrachtet man den minimalen Mehrverbrauch, der bei mir mit 8,93 zu 8,47 l / 100 km (V8 zu V6) lächerlich ausfällt, erscheint dies noch umso fragwürdiger.

Man kann nur den Kopf schütteln.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Juni 2020 um 09:16

[Zitat von coala](#)

Auch mir ist das unverständlich, warum man erst mit erheblichen Aufwand und entsprechenden Kosten einen solch tollen Motor neu entwickelt, um ihn dann (beim Touareg) schon rund ein Jahr später wieder einzustampfen. Damit deklassiert man sich wieder, indem man diese souveräne Motorisierung streicht und überlässt den Konkurrenten in Form von BMW, Mercedes, Porsche (und auch Audi) das Feld, welche dann deutlich leistungsstärkere Fahrzeuge anbieten.

Hallo Robert,

ja da stimme ich dir voll zu. Ich hätte es noch eher verstanden, wenn man sich die Entwicklung und Typisierung dieses Modell gespart hätte. Aus meiner Sicht hätte man besser alle Touaregs mit einem 48V-Mild-Hybrid-System ausstatten müssen, da könnte man zumindest am Papier den CO2-Ausstoß senken können, und erspart sich dadurch ev. Strafzahlungen. 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.

MfG

Hannes

Beitrag von „Arndt“ vom 9. Juni 2020 um 09:27

Das es in der Führungsetage bei VW extrem ruckelt, hat man ja daran gesehen, dass Diess von seiner Position als Markennchef VW weggelobt wurde. Das grenzt ganz knapp an einen Rausschmiss bzw. eine Aufforderung zum Gehen. Es hakt ja nicht nur beim Touareg, sondern

ganz extrem auch beim neuen Golf 8.

Der aktuelle V8 TDI ist in seiner jetzigen Form nicht Euro 6d (ohne temp) fähig. Damit ist das Fahrzeug ab dem nächsten Jahr nicht mehr anmeldefähig in D.

Deshalb wird der Verkauf von Neuwagen schon vorab eingestellt, damit die Halden zum Jahreswechsel nicht zu groß werden um die Fahrzeuge nicht als Gebrauchte dann mit Megarabatten zu verramschen.

Beitrag von „Todi“ vom 9. Juni 2020 um 10:07

[Zitat von coala](#)

[...]zumal im Verbrauch gegenüber dem V6 TDI mit 286 PS kaum ein Unterschied festzustellen ist, der Motor aber erheblich angenehmer zu fahren ist, als der im Antritt leider sehr lethargische, sozusagen "kaputt optimierte" Sechszylinder-Diesel in seiner jetzigen Form.[...]

Servus zusammen,

auch meine Überlegungen bezüglich meines nächsten Fahrzeugwechsels gingen bisher aus genau diesem Grund in Richtung V8 TDI (auch wenn mir der V6 TDI im jetzigen 7P völlig ausreicht). Mein nächster Fahrzeugwechsel steht jedoch planmäßig erst in 09/2021 an und ich hatte gehofft dass VW bis dahin im Rahmen einer Modellpflege die Unzulänglichkeiten bezüglich der Assistenzsysteme in den Griff bekommt.

So reizvoll und "politisch korrekter" der "R" auch sein mag - ein Benzin/Hybrid in dieser Form kann rein wirtschaftlich gesehen bei Jahresfahrleistungen von 45-50 TKM keine echte Alternative sein. Was also tun? Sicher nicht in Panik verfallen und noch schnell einen V8 TDI kaufen - die Probleme bei den Assistenzsystemen hat der genauso wie der V6 TDI.

Ich habe ja noch ein gutes Jahr Zeit und werde die Entwicklung interessiert verfolgen. Aus heutiger Sicht gibt es für mich verschiedene Optionen:

- 1) VW bekommt die Assistenzsysteme und die Abstimmung des V6 TDI im T3 (CR) in den Griff - meine erste Wahl
- 2) Die Preise für junge Gebrauchte des V8 TDI sind so attraktiv, dass ich nicht widerstehen kann..

3) Mein 7P bleibt länger bei mir - ich habe ihn ja gekauft und daher keinen Leasingabgabetermin

4) Der 7P bleibt als Freizeitfahrzeug/Drittwagen und darf in Ehren altern - dann gibt es für den beruflichen Alltag was ganz anderes und das Cabrio meiner besseren Hälfte darf zukünftig in der Garage überwintern..

Da ich beruflich viel in Stuttgart unterwegs bin (2-3 Tage/Woche) darf ich natürlich auch nicht außer Acht lassen, dass mich die politische Diskussion um Fahrverbote & Co. zukünftig zu einem "E-Kennzeichen" zwingt. Aber auch dann ist der "R" aus wirtschaftlichen Überlegungen keine echte Alternative, es sein denn ich schwenke auf Leasing um und die Konditionen sind "unwiderstehlich". Andernfalls sehe ich derzeit folgende Alternativen:

A) der 7P geht und ein GLE 350 de zieht in der Garage ein

B) der 7P bleibt (wie oben) und ich bewege im Alltag eine Nummer kleiner = GLC 300 de

Da ich keinen fixen Abgabetermin für den 7P habe, werde ich mir die Entwicklung weiter ansehen, meine Gedankenspiele fortfahren und zu gegebener Zeit völlig Panikfrei entscheiden, was ich für mich für das Beste halte - vorsorglich bekommt meine Garage im Rahmen des aktuellen Hausumbaus mal einen 3-phasigen 32A- Anschluss, damit ich im Fall der Fälle eine 22kW-Wallbox installieren kann...

Soweit meine Überlegungen - lasst uns gerne weiter drüber reden/diskutieren...

Gruß

Todi

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.

Beitrag von „Todi“ vom 9. Juni 2020 um 10:32

[Zitat von coala](#)

[...]Vom Hr. Diess hätte ich mir mehr erwartet[...]

... vielleicht wollte er ja, konnte sich aber leider nicht durchsetzen...

<https://www.n-tv.de/wirtschaft/kom...le21833264.html>

Gruß

Todi

Beitrag von „rubi“ vom 9. Juni 2020 um 11:43

[Zitat von coala](#)

... Betrachtet man den minimalen Mehrverbrauch, der bei mir mit 8,93 zu 8,47 l / 100 km (V8 zu V6) lächerlich ausfällt, erscheint dies noch umso fragwürdiger.

Grüße

Robert

Hallo Robert,

ich bin ebenfalls mehr als beeindruckt vom Verbrauch.

Ich bin mit meinem jetzt knapp 13.000km gefahren und der Verbrauch geht immer weiter runter.

Aktuell liegt mein (gerechneter) Verbrauch bei 8,21 Liter, was für diese Fahrzeugklasse und Leistung seeeeeeeeeeeeeehr passabel ist.

Mein Vorfahrzeug war ein Range Rover Sport mit 3l SDV6 Diesel und 306PS, dieser lag während der Haltedauer über ca. 150.000km bei 8,63 Liter.

PS: Man muss dazusagen das mein Stadtverkehr bei max. 5% liegt.

Beitrag von „coala“ vom 9. Juni 2020 um 12:18

Servus Sven,

man kann da wahrlich nicht meckern, zumal mein Vergleich noch etwas zu Ungunsten des V8 hinkt, denn den habe ich erst seit dem 10. Dezember '19. Daher fließt in den bisherig ermittelten Verbrauchswert überproportional viel Anteil an verbrauchsungünstiger kalter Jahreszeit mit ein, während der Wert vom V6 TDI realistischer und günstiger dasteht, weil über mehr als ein Jahr ermittelt. Letztlich rechne ich damit, dass sich - übers ganze Jahr gerechnet - die beiden Fahrzeug im direkten Verbrauchs-Vergleich wohl kaum etwas nehmen werden.

Wirft man dazu noch in die Waagschale, dass der V8 die Wankstabilisierung verbaut hat, welche ganz nett Energie benötigt und das Gewicht zusammen mit dem gewichtigeren Motor samt den restlichen zusätzlichen / schweren Komponenten um rund 200 kg gegenüber dem Vorgänger in die Höhe treibt, ist wohl in letzter Konsequenz vielleicht sogar der V8 die effizientere Maschine. Ich habe übrigens auch einen ganz ansehnlichen Anteil an Stadtverkehr mit dabei, wobei gerade auch hier der V8 ungewöhnlich wenig wegsaugt, obwohl die rund 10 % Mehrgewicht ja im Stop-and-go-Verkehr ständig wieder auf Trab gebracht werden wollen.

Jedenfalls ein Jammer, dass man diesen vorzüglichen Motor aus dem Programm nimmt.

Grüße

Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 10. Juni 2020 um 21:29

Hallo liebe Touareg Freunde,

vielen Dank für eure sehr detaillierten und interessanten Antworten.

Auch nach meiner Ansicht ist der V8 TDI im Alltagsbetrieb dem R überlegen. Zumal man beim R schon an dessen Geländeeigenschaften zweifeln kann. Die Vebrenner Touaregs haben eine Wadfähigkeit von bis zu 55 cm. Beim R wird sie bauartbedingt ähnlich wie bei seinem Bruder Porsche Cayenne mit vergleichbaren V6 Benzin Hybrid wahrscheinlich nur bei max. ca. 35 cm liegen.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 10. Juni 2020 um 21:43

Hallo,

hat schon mal jemand die Steuer 2021 nach der Erhöhung zum Klimapaket berechnet?
Natürlich nur rein kalkulatorisch, da die Produktion ja 2020 eingestellt wird.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 10. Juni 2020 um 23:06

Hallo Hannes,

wahrscheinlich wären es mehr als 1000 EUR. Derzeit glaube ich sind es um die 680 EUR.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 11. Juni 2020 um 09:17

 [Zitat von Jörg71](#)

Hallo Hannes,

wahrscheinlich wären es mehr als 1000 EUR. Derzeit glaube ich sind es um die 680 EUR.

Viele Grüße

Jörg

Hallo,

kann also in diesem Segment kein Grund für die Einstellung der Produktion sein.

Gruß

Hannes

Beitrag von „rubi“ vom 9. Juli 2020 um 19:30

Nabend,

seit heute kann der "Konzernbruder" Audi A8 mit einem V8 TDI konfiguriert werden.

Heute in einem "Nachbarforum" gefunden 😊

<https://www.audi.de/de/brand/de/neuwagen/a8/a8/motor.html>

Ist der Motor vielleicht doch nicht so tot wie gedacht 🤔

Gruß

Marco

Beitrag von „rubi“ vom 9. Juli 2020 um 19:48

Hier noch ein Link zu einem Artikel der Auto Motor Sport vom 08.07.2020

<https://www.auto-motor-und-sport.de/neuheiten/audi...c-diesel-v8-s8/>

Beitrag von „coala“ vom 13. Juli 2020 um 18:49

[Zitat von rubi](#)

[...] seit heute kann der "Konzernbruder" Audi A8 mit einem V8 TDI konfiguriert werden.

Heute in einem "Nachbarforum" gefunden 😊

<https://www.audi.de/de/brand/de/neuwagen/a8/a8/motor.html>

Ist der Motor vielleicht doch nicht so tot wie gedacht 🤔 [...]

Servus zusammen,

der V8 TDI fällt noch in 2020 aus dem Programm. Sowohl bei Audi als auch bei VW. Die Produktion des Motors wird eingestellt und Spekulationen darüber, dass er künftig noch in anderen Modellen verbaut würde, sind leider vergebliche Hoffnung. Fahrzeuge mit diesem Motor müssen zwingend noch in 2020 erstmalig zugelassen werden, danach ist Schicht im Schacht. Traurig aber wahr. Das mit dem A8 hat natürlich seine Gründe, die wird hier aber keiner kommunizieren. Sagen wir mal ganz vorsichtig, dass ein anderes Problem mit dieser reine Interimslösung gefixt wurde.

Grüße

Robert