

Vorstellung und Fahrbericht Touareg R und eHybrid "Touareg Hybrid Drive" bei Braunschweig

Beitrag von „coala“ vom 3. Oktober 2020 um 19:43

Der neue Touareg R und Touareg eHybrid

Internationale Fahrvorstellung, Braunschweig & Nationalpark Harz im September 2020

Nachdem der bärenstarke und ebenso kultivierte wie effiziente Touareg V8 TDI mit dem Sondermodell "Last Edition" im August dieses Jahres seinen Abschied nahm - nach leider nur einem knappen Jahr Bauzeit, stellt der Touareg R als PHEV (Plug-in-Hybrid) die neue Topmotorisierung beim Touareg dar. Daneben hat Volkswagen noch eine weitere Variante ins Portfolio genommen, nämlich den Touareg eHybrid, der - wie der "R" - ebenfalls auf dem bereits bekannten 3.0 V6 TSI basiert. Diese, in der kombinierten Systemleistung von Verbrenner und E-Maschine zahmere, sowie optisch unauffälligere Variante, ist ab 72.378 Euro zu haben. Für den reichhaltiger ausgestatteten Touareg R werden mindestens 84.660 Euro fällig, wobei es bei beiden Varianten keine Schwierigkeiten bereitet, mit ein bisschen Zubehör obendrauf recht zügig in den sechsstelligen Bereich vorzustoßen.

Zur Vorstellung der beiden neuen Touareg Hybridmodelle lud Volkswagen an den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, wo sich auch der AirService von VW samt ausreichend Ladestationen für die Testfahrzeuge befinden.

[IMG 4486 1600.jpg](#) [IMG 4487 1600.jpg](#)

Welcome, Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge beim VW AirService.

Bedingt durch COVID-19 finden Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge diesmal in einem deutlich kleineren Rahmen statt. Die große Bühne entfällt und wir nehmen nur insgesamt zu viert in einem großen Besprechungsraum Platz, was aber auch den Vorteil hat, dass man sich bei Rückfragen den Referenten mit weniger Kollegen teilen muss.

[IMG 4484 1600.jpg](#) [IMG 4480 1600.jpg](#)

Martin Hube, Sprecher Product Line Midsize/Fullsize bei Volkswagen, stellt die beiden neuen Modelle im Detail vor.

Nachdem wir nach einer kleinen Stärkung die neuen Modelle und deren Technik in der Theorie kennenlernen durften, geht es zur Übergabe der Testfahrzeuge. Ich suche mir zunächst einen weißen Touareg R aus, am zweiten Tag dann ein schwarzes Gegenstück, da die blauen

Fahrzeuge ja ohnehin schon bevorzugt fürs Pressematerial fotografiert wurden und ein bisschen Abwechslung gewiss nicht schaden kann.

Hier gleich auch noch ein paar wichtige Hinweise:

- 1.) Meine Fotos der Testfahrzeuge zeigen auch Sonderausstattung! Es ist also bei weitem nicht zwingend alles "Serie", was hier zu sehen ist.
- 2.) Das ist in erster Linie ein Fahrbericht. Der soll nicht mit Zahlen, Daten und Ausstattungsdetails überfrachtet werden oder alles doppelt aufzählen.
- 3.) Alles Infos zu Serien- und Sonderausstattungen der beiden Modelle, sowie die technische Daten, Fakten und Detailinformationen zur Technik finden sich in den detaillierten Medieninformationen, die am Ende des Fahrberichts als PDF angehängt ist.
- 4.) Ich behandle hier in erster Linie den Touareg R, denn der eHybrid ist technisch - bis auf die geringere Systemleistung und weniger Serienausstattung - weitestgehend mit dem "R" identisch. Und da der eHybrid im Prinzip aussieht wie die bereits hinlänglich bekannte Grundversion des Touareg mit Verbrennungsmotoren, einschließlich der Ausstattungslinien "Atmosphäre" und "Elegance", gibt es von dem auch keine Detailbilder von meiner Seite. Auch die finden sich im PDF ganz unten im Bericht.

[IMG 4488 1600.jpg](#) [IMG 4492 1600.jpg](#)

Mein Testwagen für den Tag I. Neues Lenkrad, angepasste Ansichten im digitalen Kombiinstrument.

Fahrzeugübernahme: Da ich selber einen Touareg CR der aktuellen Generation fahren, stellt mich die Bedienung des Fahrzeugs erst mal vor keine Probleme. Ein neues Lenkrad hielt Einzug, ebenso ist die Ansicht des Drehzahlmesser eine komplett andere, da hier bei den PHEV-Modellen noch zusätzliche Informationen angezeigt werden. Das neue Lenkrad verfügt nun über eine kapazitive Hands-On-Erkennung für die damit verbundenen Assistenzsysteme. Das hat den Vorteil, dass das Fahrzeug nicht laufend intervallweise mit einem "Ping" samt Warnmeldung nervt, wenn man länger geradeaus fährt, wie beispielsweise auf Autobahnen und insbesondere in Autobahnbaustellen. Dafür gibt es aber nun vom digitalen Wachhund auf die Mütze, wenn man fortgesetzt nicht ordentlich mittig in seiner Fahrspur bleibt, was allerdings zweifellos sinnvoller ist.

VW hat uns zwei verschiedene Streckenvorschläge ins Navi für die Fahrt zum Burghotel nach Nörten-Hardenberg programmiert. Eine kurze Route mit relativ viel Autobahn und Überlandstrecken, sowie eine längere Version, welche nur ein kurzes Stück Autobahn beinhaltet und quer durch das Mittelgebirge samt dem Nationalpark Harz führt. Ich wähle die lange und bergige Route mit ungefähr 155 km, weil das abwechslungsreichere und gemischterer

Streckenprofi eine bessere Beurteilung von Fahrwerk, Bremsen und natürlich auch dem Verbrauch ermöglichen wird.

Der Start des Fahrzeugs erfolgt grundsätzlich immer im vollelektrischen "E-Mode", so dass es nach dem Drücken des Startknopfes zunächst mal völlig ruhig im Fahrzeug bleibt. Den eigenen Touareg gewohnt, drücke ich da fast mit dem Glauben aufs Gaspedal, dass eben nun gar nichts passieren wird und kann. Aber natürlich rollt der Touareg R lautlos an, so wie man es von einem reinen Elektroauto ebenfalls schon kennt.

Die ersten Kilometer geht es, bewusst rein elektrisch, durch die Braunschweiger Innenstadt. Meine anfänglichen Zweifel, dass die 100 kW oder 136 PS nicht reichen könnten um im Verkehr mit zu schwimmen, beziehungsweise man beim Ampelstart zwangsweise immer der Letzte ist, verfliegen. Die gebotene Leistung der E-Maschine reicht in jedem Fall für sämtliche Fahrmanöver, inklusive einem schnellen Spurwechsel völlig aus. Das soll sich auch später an der Offroad-Strecke durch ein Waldstück noch zeigen, wo der Touareg rein elektrisch recht ansehnliche Steigungen bewältigt.

Am Autobahnanfang angekommen, rund 12 km Fahrstrecke sind von den versprochenen maximal 47 km elektrischer Reichweite schon gefahren, beschleunige ich den Touareg R auf seine Maximalgeschwindigkeit von 135 km/h im E-Mode. Auch die erreicht er recht mühelos, die digitale Tachonadel steht exakt bei 140 km/h und da ginge schon noch mehr, allerdings hat man dieses Geschwindigkeitslimit bewusst so gesetzt, um die Batteriekapazität nicht allzu schnell aufzubauchen.

Nach rund 23 km Gesamtfahrstrecke mit "elektrisch Vollgas" sind noch etwa 32 % im Energiespeicher und dann springt schließlich bei etwa 30 % Restkapazität und gut 25 Kilometern der Verbrennungsmotor an, um eine autobahntaugliche Geschwindigkeit zu halten. Dauerhaft höhere Geschwindigkeiten sind eben nicht unbedingt das Steckenpferd von großen und schweren Elektroautos. Immer nur Energie aus der Batterie zu saugen, ohne den Trumpf in Form der Rekuperation bei Bremsvorgängen und Strecken mit Gefällen nutzen zu können, entleert die Batterie des Touareg, welche netto nutzbare 14,3 kW/h (brutto 17,9 kW/h) zur Verfügung stellt, dann logischerweise auch relativ schnell.

Diese Fahrweise ist freilich aber nicht im Sinne des Erfinders bei einem Plug-In-Hybriden, dessen Stärken liegen hingegen in der intelligent gesteuerten, automatischen Kombination aus Verbrenner und E-Maschine.

[IMG 4499 1600.jpg](#)

Der V6 TSI 3.0 ist angesprungen und lädt nebenher wieder die Batterie

auf das gewünschte, eingestellte Kapazitätslevel. ("% Charge, grün)

Prädiktive Hybridstrategie nennt Volkswagen das intelligent gesteuerte Zusammenspiel von E-Maschine und Verbrennungsmotor. Das Ganze läuft so, dass der Touareg nach Eingabe einer

Route ins Navigationssystem sowohl GPS- als auch Kartendaten nutzt, um den Einsatz beider Motoren optimal zu steuern und damit den geringstmöglichen Verbrauch zu realisieren. Hierbei werden ebenso Steigungen, Gefälle und auch die Verkehrslage mit einbezogen. In der Praxis läuft das tatsächlich erstaunlich perfekt, insbesondere auch die Steuerung der Rekuperation sogar in Bezug auf vorausfahrende Fahrzeuge ist schon ein bisschen faszinierend. Der Touareg unterstützt und entlastet den Fahrer damit natürlich auch, da ist ein ganzes Stück an regelrechter Automatisierung eingeflossen, welche über die bisherig verfügbaren Assistenzsysteme deutlich hinaus geht.

Ist ein lokal emissionsfreies Fahren gefragt, beispielsweise in einer Umweltzone am Zielort, so kann auch dies in die Streckenführung eingebunden werden. Der Touareg reserviert dann ein entsprechendes Kontingent an Batteriekapazität, um dort rein elektrisch zu fahren. Natürlich kann man diese Systeme aber auch abschalten und wie gewohnt fahren, wenn dies gewünscht ist. Auch dann läuft im Hintergrund aber weiterhin ein (übrigens absolut unauffälliges) Energiemanagement, das für eine optimale Verbrauchseffizienz sorgt.

Sehr erfreulich ist, dass sowohl der Touareg R als auch der Touareg eHybrid nach wie vor 3,5 Tonnen Anhängelast an den Haken nehmen dürfen. Damit bleibt der Touareg auch in diesen Varianten ein vollwertiges Zugfahrzeug und taugt damit uneingeschränkt auch für Pferde- und Bootsbesitzer, sowie für gewerbliche Anwendungen.

Nach 75 Kilometern und knapp eineinhalb Stunden lege ich eine Pause nahe der Okerstausee-Vorsperre ein, um mir die Beine etwas zu vertreten und den Touareg R auch in Ruhe von außen auf mich wirken zu lassen. Auf dieser Strecke hat sich der Touareg übrigens 10,1 l/100 km Superbenzin einverleibt, der Ladestand der Hochvolt-Batterie steht bei rund 35 %. Das ist jetzt gar nicht mal so übel, denn immerhin waren da auch etliche Extra-Spurts dabei um Beschleunigung und Bremsen zu testen, was naturgemäß den Verbrauchswerten alles andere als zuträglich ist und im Alltag so ja nicht vorkommt. Später am Hotel angekommen standen dann schließlich 9,6 l auf 100 km auf der Uhr.

[DSC 5152 1600.jpg](#) [DSC 5151 1600.jpg](#)

Okertal-Vorsperre von der Dammkrone aus gesehen.

[DSC 5116 1600.jpg](#) [DSC 5123 1600.jpg](#) [DSC 5118 1600.jpg](#)

Der Touareg R mit 22" Felgen "Estoril" in Schwarz (Sonderausstattung).

Vom ersten Fahreindruck bin ich zunächst mal positiv überrascht. Das Zusammenspiel von E-Maschine und Verbrenner hätte ich mir - wie leider schon von einigen anderen PHEVs her teils gewohnt - ruppiger vorgestellt. Beim Touareg läuft das allerdings alles sehr unspektakulär und praktisch nahtlos ab. Wenn man nicht gerade auf die Energieanzeigen am Drehzahlmesser sieht, welche die beiden Antriebe visualisieren, ist es bei normaler Gangart kaum spürbar- und hörbar, ob nun der V6 TSI gerade aktiv ist oder nicht. Auch die Übergänge zwischen den

Antriebsanteilen sowie Start und Stopp des Verbrenners verlaufen nahezu unmerklich. Das liegt auch daran, dass der turbogeladene 3-Liter-Sechszylinder insgesamt ein kultivierter Geselle ist.

Erstaunlich ist, wie komfortabel die 22" Räder mit dem niedrigen 35er Reifenquerschnitt abrollen. Entgegen aller Theorie fahren die sich tatsächlich angenehmer als die an meinem eigenem Fahrzeug montierten Räder der Dimension 285/40 R 21. Auf Nachfrage lässt VW verlauten, dass man hier speziell Wert auf einen komfortabel abrollenden Reifentyp gelegt hat, was auch ganz offensichtlich gelungen ist. Zur Vervollständigung: Das war hier der "Hankook S1 EVO SUV".

[DSC 5134 1600.jpg](#) [DSC 5138 1600.jpg](#) [DSC 5135 1600.jpg](#)

Beim Touareg R kommen die VW-typischen blauen Applikationen der R-Modelle zum Einsatz.

Ähnlich wie bei den bisherigen Sondermodellen "One Million" und "Last Edition" gibt es auch beim Touareg R Sitze und Türverkleidungen mit Rautensteppung, sowie Fußmatten und Einstiegsleisten mit R-Logo, welches sich auch an Kühlergrill und Heckklappe wiederfindet.

[DSC 5145 1600.jpg](#) [DSC 5147 1600.jpg](#) [DSC 5148 1600.jpg](#)

Der V6 TSI Turbobenziner leistet 250 kW / 340 PS und 450 Nm. Von der E-Maschine ist hingegen nichts zu sehen, die sitzt im Gehäuse der 8-Gang-Automatik und stellt im E-Modus 100 kW / 136 PS bei einem maximalen Drehmoment von 400 Nm zur Verfügung. Praktisch: Die Stautasche für die Ladekabel, mit denen die Batterie in 2,5 bzw. 8 Stunden (Ladeleistung AC 7,2 / 2,3 kW) wieder komplett geladen werden kann.

Weiter geht's auf den restlichen rund 80 km quer durch den Hochharz. Zunächst mal auf kurviger Strecke auf über 800 Meter Höhe, dann das Ganze natürlich auch wieder bergab. Bergauf tut sich der Touareg R recht leicht, schon die 340 PS des Benziners lassen hier keine Wünsche offen, zumal die Maschine ohne spürbare Verzögerung Gas annimmt, was man von den beiden V6 TDI im Touareg leider in der bisherigen Ausführung nicht behaupten kann. Der 3-Liter-TSI macht hingegen auch beim Übergang aus dem Schiebetrieb richtig Spaß, da er praktisch sofort bei der Stelle ist. Mit seinem ausgeglichenem Drehmomentverlauf, guter Laufkultur und einem breiten nutzbaren Drehzahlbereich hinterlässt er nie einen wirklich angestregten Eindruck.

Richtig interessant wird es aber, wenn man sich via Menüeinstellung am "Discover Premium" etwas mehr an Batteriekapazität sichert. Dann hält der Touareg die voreingestellte Restkapazität durch Nachladen über den Verbrenner aufrecht, so dass dann immer genug Saft für die Boost-Funktion übrig ist. Drückt man hierbei das Gaspedal über den Kickdown-Widerstand durch, prescht der Touareg R mit einer kombinierten Systemleistung von 340 kW / 462 PS und insgesamt 700 Nm Drehmoment blitzartig los. Da die E-Maschine ihren Anteil am Vortrieb ohne jede Verzögerung bereitstellt, kann das Wort Anfahrtschwäche hier löblicherweise in der Schublade bleiben.

Wie ist die Performance des Touareg R im Vergleich zum V8 TDI? Mit leerer oder unter etwa 30 % entladener Batterie ist der nun eingestellte 310 kW / 421 PS starke Touareg V8 TDI mit seinen gigantischen 900 Nm Drehmoment sicher im Vorteil gegen den Touareg R. Das dürfte auch auf der Autobahn der Fall sein, ebenso auf langen Bergauf-Etappen, weil der V8 TDI diese Leistung zeitlich unbegrenzt zur Verfügung stellt, dem "R" aber bei forcierter Dauerhatz irgendwann die E-Unterstützung ausgehen wird. Fraglich allerdings, wie oft so ein Szenario vorkommen wird. Immerhin gelang es mir am nächsten Tag auf der Rückfahrt trotz aller Bemühungen samt Bergaufstrecken nicht, die beim Start voll geladene Batterie in Verbindung mit der Einstellung "Kapazität halten" so weit zu entladen, dass besagter E-Boost nicht mehr verfügbar war.

[IMG 4558 autoscaled.jpg](#)

Dass ich mich wirklich redlich angestrengt habe in Sachen Batteriekapazität dezimieren, das ist hier im Bild schon am Verbrauch zu sehen, den ich trotz allen Vorsatzes, eine Bergstrecke hoch und voll aktiver Ladefunktion über den Verbrenner nicht über 14 l/100 km treiben konnte.

Auf Allradlenkung und Wankstabilisierung (eAWS) muss man sowohl beim Touareg R als auch beim Touareg eHybrid leider verzichten! Was beim eHybrid vielleicht aufgrund seiner weniger sportlichen Auslegung noch gerade so akzeptabel wäre, das geht beim "R" nun mal leider gar nicht. Schier absurd erscheint es, dem sportlichsten und leistungsstärksten Modell der Touareg-Reihe diese beiden, wirklich tollen Features vorzuenthalten. Begründet wird dies von VW damit, dass der Energiespeicher des 48-Volt-Teilbordnetzes dem Hochvolt-Akku im Weg war, welcher im Heck unter dem Ladeboden verbaut wurde.

Nun alles recht und schön, bloß hat dieses kleine Problemchen Porsche durchaus zu lösen vermocht. Die bieten nämlich sowohl Allradlenkung als auch Wankstabilisierung beim Cayenne Plug-In-Hybrid optional an. Sorry, aber das passt nun mal überhaupt nicht zusammen, das Fahrzeug optisch und leistungstechnisch auf Sportler zu trimmen, dann aber die beiden fahrdynamisch weitestwichtigen Komponenten nicht anzubieten. Das muss zu lösen sein, auch wenn dafür mal ein paar Euro für entsprechende Änderungen am Fahrzeug in die Hand genommen werden müssen. Bitte bitte liebe Wolfsburger: Löst das und bietet beide Optionen so schnell wie möglich wieder an. Zumindest für die R-Variante und spätestens zum Facelift, das voraussichtlich 2022 anstehen dürfte.

[DSC 5132 1600.jpg](#) [DSC 5153 1600.jpg](#)

Die 22" Felge "Estoril" gibt es neben schwarz auch in schwarz glanzgedreht.

Offroad, Remote Parking, Trailer Assist. So lauten die drei sogenannten Erlebnismodule, die VW mit der "Driving Experience" am Burghotel für uns bereithält, bevor es schließlich zum Get Together mit anschließendem Abendessen und Expertengesprächen geht.

[DSC 5154 1600.jpg](#) [IMG 4524 1600.jpg](#)

Auf der Offroad-Strecke, die recht malerisch unterhalb einer Burgruine gelegen ist, rollen wir mit dem Touareg eHybrid lautlos rein elektrisch und lokal emissionsfrei durch den Wald. Ein komplett neues Erlebnis, da kein Motorengeräusch die Stille stört, lediglich knackt ab und an ein Zweig unter den Reifen. Die Kraft des Elektromotors reicht dabei im angewählten reinen "E-Modus" auch für größere Steigungen aus, ebenso lässt sich damit problemlos ein Pferdeanhänger rangieren.

Mit dem neuen "Park Assist Plus mit Fernbedienung" ist nun auch via Smartphone-App ein vollautomatisches Aus- und Einparken möglich. Auch dies kann der Touareg rein elektrisch angetrieben durchführen, was völlig ungewohnt ist, wenn man neben dem Fahrzeug steht und die lautlosen Fahrbewegungen betrachtet.

Ich habe hierzu ein kleines Video gedreht, aber der Kollege Matthias Luft von "motoreport.de" hat das Gleiche viel besser und ausführlicher gemacht, so dass ich hier auf seine Version auf YouTube verlinke:

<https://www.youtube.com/watch?v=i04JA9c6kc0>

Tag II: Nach dem Frühstück übernehme ich mein zweites Testfahrzeug, einen schwarzen Touareg R und modifiziere mir die Route am Navi etwas. Auf der Rückfahrt nach Braunschweig möchte ich ein bisschen Abwechslung zur Strecke am Vortag haben und auch eine längeres Stück Autobahn ohne lästige Baustellen mit einbauen, um dort die Performance des "R" zu testen.

[DSC 5157 1600.jpg](#) [DSC 5160 1600.jpg](#) [IMG 4570 1600.jpg](#)

Im Foto ist der Boost über die E-Maschine aktiv, erkennbar am blau leuchtenden "BOOST" im Kombiinstrument. Da wäre übrigens noch ein bisschen was gegangen in Sachen Höchstgeschwindigkeit, aber leider war der Autobahnabschnitt dann nicht mehr leer und da geht Sicherheit natürlich vor.

Durch meine Tour-Erweiterungen bin ich etwas spät dran, so dass ich das Batterie-Level auf 100 % setze um das Fahrzeug dann bereits voll geladen zurück zu geben. Trotz dieser Einstellung und der zeitweiligen Vollgasetappen liegt der Verbrauch laut Bordcomputer auf der Rückfahrt bei der Ankunft bei eher moderaten 11,4 l/100 km. Bei nur halbwegs vernünftiger Fahrweise dürfte man damit auch auf Langstrecken mit unter 10 Litern auf 100 km auskommen. Obwohl der Benziner natürlich weniger effizient arbeitet als ein vergleichbares Dieselaggregat, gelingt es durch die laufenden Rekuperationsphasen und die E-Unterstützung auf durchaus vorzeigbare Verbrauchswerte zu kommen.

Eher schlechte Karten wird hingegen derjenige haben, der öfter zügig Langstrecke fährt oder einen Wohnwagen beziehungsweise Anhänger über die Autobahn zieht. Hier wird das Antriebskonzept kaum Vorteile ausspielen können, der Benziner aber den ein oder anderen Schluck mehr nehmen als ein Diesel. Umgekehrt kann man Kurzstrecken gänzlich ohne Start

des Verbrenners absolvieren und selbst wenn der Benziner doch anspringen muss, ist dies natürlich stets im Verhältnis zu betrachten. Außer Acht lassen sollte man allerdings nicht, dass es auch Strom (zumindest meistens...) nicht umsonst gibt. Elektrisches Fahren kostet also ebenfalls Geld.

Mein persönliches Fazit: Der Touareg R macht ganz zweifellos Spaß. Die Spontanität des Antriebs begeistert, ebenfalls entbehrt das rein elektrische Fahren nicht einer gewissen Faszination. Gelungen ist die Integration der E-Maschine in jedem Fall, wirklich bewusst spürbar ist da kaum etwas, das Fahrzeug fährt eben "ganz normal". Dass es weder Allradlenkung noch eAWS gibt, ist in meinen Augen jedoch keine glückliche Entscheidung. Zu spürbar sind sofort beim Umstieg die hier fehlenden Vorteile dieser beiden Ausstattungsmerkmale. Natürlich geht es auch ohne, aber das will man nun wirklich nicht, wenn man das bereits gewohnt ist.

Die Wirtschaftlichkeit soll hier meinerseits nicht beleuchtet werden, zu komplex sind hier die einzelnen Faktoren, die zudem ganz stark mit dem persönlichen Fahrprofil zusammenhängen. In jedem Fall werden beide Varianten ein "E" im Kennzeichen bekommen und auch förderfähig sein, lediglich hat das KBA zum Zeitpunkt der Testfahrten noch mit den diesbezüglichen Bescheiden auf sich warten lassen, daher die normalen Kennzeichen an den Fahrzeugen.

Meinen V8 TDI liebe ich nach wie vor, das ist schon wirklich ein Sahnestück im Motorenbau, dazu enorm effizient trotz der gebotenen Fahrleistungen. Dennoch könnte ich mir nach den zwei Tagen im Touareg R durchaus in der Zukunft einen Umstieg vorstellen, wenn denn nur Wankstabilisierung und Allradlenkung Einzug finden würden.

Wirklich fein gelungen ist den VW Entwicklern die Art und Weise, wie sich die beiden Antriebsarten ergänzen. Dass zuerst elektrisch gebremst wird um Energie zurück zu gewinnen, dies aber nur dann, wenn es sinnvoll ist in Bezug auf Strecke und vorausfahrendem Verkehr, wurde perfekt umgesetzt. Das Bremspedalgefühl wird dadurch übrigens nicht beeinträchtigt, so wie es beispielsweise beim VW ID.3 ist, die Bremse bleibt weiterhin genauso gut dosierbar und mit einem definierten Druckpunkt ausgestattet, wie auch bei den Verbrenner-Kollegen des Touareg. Löblich ist, dass man die große 19"-Bremsanlage des V8 TDI übernommen hat, welche auch bei forcierterer Gangart stets ausreichend Leistungsreserven vorhält.

Ob ein Plug-In-Hybrid in dieser Fahrzeugklasse nun ökologisch Sinn macht oder nicht, das sei mal in der Beurteilung jedem selbst überlassen. Allerdings ist es Volkswagen mit dem Touareg R und eHybrid gelungen dieses Antriebskonzept so umzusetzen, dass man damit wirklich auch Fahrspaß hat. Allradlenkung und eAWS noch rein, dann wäre eigentlich alles perfekt!

Danke fürs Lesen, ich hoffe der Bericht hat euch gefallen! Diskussionen und Fragen natürlich gerne hier im Thema willkommen.

Medieninformation zum Touareg eHybrid und Touareg R mit allen technischen Details & Daten hier als PDF: [DE Touareg.pdf](#)

© tech-journalist.de / touareg-freunde.de. Autor und Bilder: Robert Braun

© Medieninformation (PDF) Volkswagen AG

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Oktober 2020 um 13:16

Hallo Robert,

Danke für deinen Bericht - wenn denn zum FL die Allradlenkung und der eWAS wieder verfügbar sind, könnte ich mir einen Wechsel zum PHEV im Touareg durchaus vorstellen 😊👍

Grüße von Stephan 🗣️

Beitrag von „pe7e“ vom 6. Oktober 2020 um 13:49

Hallo Robert,

danke für den Test samt ausführlicher Schilderung deiner Eindrücke. Die Nummer mit der Allradlenkung kann ich bei diesem SUV, mit starker Prägung für die Großstadt, überhaupt nicht nachvollziehen. Im Laufe des Berichts kam der Gedanke, dass das ein feines Auto für meine Holde zum chauffieren des Nachwuchses in der Stadt sein könnte. Die Allradlenkung würde da beim Parken und bei Engstellen ungemein helfen. Verhält er sich dennoch annehmbar agil?

Beim Durchstöbern der Medieninformation ist mir keine Änderung an den Hochglanzoberflächen im Innenraum aufgefallen - wurde dazu etwas gesagt, oder hat sich an diesem Kunststoff irgendwas zum Guten getan?

Wurde etwas zur Gewichts Differenz vom R zum eHybrid gesagt? Immerhin ist der R lt. Datenblatt knapp 180 kg schwerer - das wird doch nicht ausschließlich an der Zusatzausstattung liegen...?

Sonst: Schicke Kiste - insbesondere in weiß als R. Wird sich über kurz oder lang mit Sicherheit mal in unseren Fuhrpark wiederfinden.

Gruß und Dank

Peter

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2020 um 14:13

Servus Peter,

die fehlende Allradlenkung merkt man natürlich schon ein bisschen bei der Wendigkeit, zumal das Fahrzeug bei engen Kurvenradien natürlich auch diese etwas mehr "schneidet" und eben nicht mehr so galant den Hintern nach außen schiebt. Aber deswegen ist das Fahrzeug immer noch stadtauglich, da sehe ich jetzt nicht das Problem. Deutlich mehr fällt da die Abwesenheit von eAWS ins Gewicht, das ist schon wirklich signifikant, besonders bei Ausweichmanövern im höheren Geschwindigkeitsbereich.

Die Kunststoffoberflächen im Interieur sind die gleichen geblieben, nur dass das Lenkrad nun auch "hochglanz" ist 😊.

Die scheinbare Gewichts Differenz wird eher ein "wir wissen's selber noch nicht recht" sein, denn das sind vorläufige Daten. Ich wüsste jetzt nicht, wo die 173 kg Differenz herkommen würden, E-Maschine und Batterie sind identisch, die unterschiedliche Systemleistung ist rein durch eine andere Software realisiert. Außer 1" größerer Räder hat der "R" nichts drin oder dran, was das ausmachen könnte. Warten wir mal auf die endgültigen Daten.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 6. Oktober 2020 um 15:52

Hallo Robert,

danke für den interessanten Bericht! Wie sieht es eigentlich mit dem Kofferraum aus im Vergleich zu allen anderen T3? Was schluckt hier der Akku an Kapazität?

Ich bin mal gespannt wie hoch der CO2-Normverbrauch sein wird, finde es schon komisch, dass man dazu bei der Vorstellung noch keine Angaben machen (will).

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2020 um 16:37

Servus Hannes,

ich würde mal sagen, der Ladeboden liegt bei den PHEVs ca. 2 - 3 cm höher, also nicht so schlimm. Habe jetzt mal ein Foto zum Vergleich von meinem Fahrzeug gemacht (rechtes Bild, links = Touareg R), da sieht man den Unterschied links am Übergang zur Innenverkleidung und an der Distanz Ladeboden/Top-Tether-Ösen in den Rücksitzlehnen.

Die Verbrauchsdaten &Co. sind behördlich noch nicht abgesegnet, daher darf das noch nicht kommuniziert werden. Ist ja erst mal eine Pressevorstellung und nicht offiziell, die Daten folgen, wenn die Fahrzeuge in den Konfigurator kommen (bzw. aus besagtem Grund überhaupt erst dürfen).

[DSC 5147 1600.jpg](#) [DSC 5167 1600.jpg](#)

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 6. Oktober 2020 um 17:11

Hallo Robert,

danke für die weiteren Infos! D.h. beim Umlegen der Rücksitze entstehe eine kleine Stufe und das Fach in der "Reserveradmulde" fällt weg, denke das ist verkraftbar.

Ich bin mal auch gespannt wie das System im Winter funktioniert, wenn ja zusätzlich die Heizleistung für den Innenraum gebraucht wird, da wird der Wagen dann wohl hauptsächlich mit dem Verbrenner fahren.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/25761-vorstellung-und-fahrbericht-touareg-r-und-ehybrid-touareg-hybrid-drive-bei-braun/>

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2020 um 17:21

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Ich bin mal auch gespannt wie das System im Winter funktioniert, wenn ja zusätzlich die Heizleistung für den Innenraum gebraucht wird, da wird der Wagen dann wohl hauptsächlich mit dem Verbrenner fahren. [...]

Servus Hannes,

das habe ich bereits angefragt, wie die Heizung im Detail funktioniert. Als ich am zweiten Tag am Hotel den schwarzen Testwagen übernahm, kam jedenfalls sofort warme Luft aus den Ausströmern. Bewegt wurde er vorher jedoch nicht. Entweder Wärmepumpe oder elektrisches Heizregister im Lüftungskasten wäre deshalb meine Vermutung. Konnte nicht mehr vor Ort fragen, weil die Experten schon unterwegs nach Braunschweig waren. Sobald ich Antwort habe stelle ich die weiteren Infos natürlich hier ein.

Grüße

Robert

Beitrag von „juma“ vom 6. Oktober 2020 um 18:27

Servus,

[Zitat von coala](#)

Servus Hannes,

ich würde mal sagen, der Ladeboden liegt bei den PHEVs ca. 2 - 3 cm höher, also nicht so schlimm. [...]

und schon ist der Hobel raus. Es war von Touareg zu Touareg weniger Platz in der Höhe. Die Hundebox, die im TII noch knapp 3 cm Luft nach oben hatte, muss ich beim TIII bereits press unter der Dichtung reindrücken.

Wenn dann beim PEHV nochmals welche wegfallen, dann werden wir wohl keine Freunde...



...und nein, ein kleinerer Fiffy kommt nicht in die Tüte...🐕

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2020 um 18:34

[Zitat von juma](#)

Servus,

und schon ist der Hobel raus. Es war von Touareg zu Touareg weniger Platz in der Höhe. Die Hundebox, die im TII noch knapp 3 cm Luft nach oben hatte, muss ich beim TIII bereits press unter der Dichtung reindrücken. [...]

Servus,

ist halt die Frage, ob es an der Ladekante liegt (in diesem Bereich ist das Dach ja am weitesten runtergezogen) oder der Ladeboden tatsächlich selbst limitierend ist für das Hundehotel. Beim den zwei Hybriden stehen 610 l gegen 810 l Kofferraumvolumen bis zur Oberkante der Rückenlehnen.

Grüße

Robert

Beitrag von „christT“ vom 6. Oktober 2020 um 18:44

Vielen Dank für den Bericht!

[Hannes H.](#) Die Heizleistung sollte nicht all zu viel Leistung des Akkus nehmen, wenn man bedenkt, was ein 1,5KW-Baumarktheizer schon an Leistung bringt.

Beitrag von „Jörg71“ vom 6. Oktober 2020 um 21:05

Hallo Robert,

vielen Dank für deinen wie immer sehr ausführlichen Bericht.

Ich denke, dass der von dir ermittelte Verbrauch realistisch ist. Unter 10 l wird man halt kaum kommen.

In einem Youtube-Video (ich glaube es waren die autonotizen) habe ich gehört, dass der Normverbrauch 2,9 l betragen soll, was ich für Wunschdenken halte. Dort haben sie auch gesagt, dass die Wattiefe 32 cm (im Vergleich zu bis zu 58 cm bei den Verbrennen) beträgt. Die Driving Experiences in Island mit anspruchsvollsvollen Wasserdurchquerungen dürften damit schwierig werden. ☐☐

Die fehlende Allradlenkung und fehlende Wankstabilisierung sind schon heftige Negativpunkte, gerade für einen R.

Ob die beiden Plugin-Hybriden einen größeren Erfolg haben werden als der Hybrid beim 7P, bleibt daher abzuwarten.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 6. Oktober 2020 um 21:13

[Zitat von Jörg71](#)

[...] haben sie auch gesagt, dass die Wattiefe 32 cm (im Vergleich zu bis zu 58 cm bei den Verbrennen) beträgt. [...]

Servus Jörg,

ja, das ist korrekt so, sowohl eHybrid als auch R können nur maximal 320 mm. Der eHybrid kommt in Serie mit dem Stahlfahrwerk, dort ist das dann noch entsprechend weniger als beim R mit Luftfederung im Sondergeländeniveau.

Der von dir angesprochene Mini-Verbrauch kommt durch den WLTP Testzyklus mit seiner begrenzten Länge zustande. Das sieht natürlich nur unter diesen speziellen Bedingungen auf den ersten Kilometern so aus.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 6. Oktober 2020 um 21:21

Moin Jörg,

[Zitat von Jörg71](#)

Ich denke, dass der von dir ermittelte Verbrauch realistisch ist. Unter 10 l wird man halt kaum kommen.

Wenn ich gelegentlich auf Langstrecke(Landstraßentempo 100-110) sogar mal ne 6 vorm Komma hin bekomme, dann wird man den großen TSI sicher mit ner 8,xx bewegen können. Robert schrub ja, daß die 9,6L mit einigen Zwischenspurts usw. zustande kamen. Keine Sorge...es geht natürlich auch anders, derzeit mit Petersburger Stau usw. hab ich alles zwischen 11 und 18 Litern für meine paar Kilometer zur Arbeit 😄

Gruß

Silvio

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. Oktober 2020 um 06:32

[Zitat von chrisTT](#)

[Hannes H.](#) Die Heizleistung sollte nicht all zu viel Leistung des Akkus nehmen, wenn man bedenkt, was ein 1,5KW-Baumarktheizer schon an Leistung bringt.

Die Frage ist halt ob er überhaupt eine elektrische Heizung hat, oder ob nur konventionell geheizt wird.

MfG

Hannes

Beitrag von „Touareglover“ vom 7. Oktober 2020 um 19:22

[Zitat von coala](#)

Der neue Touareg R und Touareg eHybrid

Internationale Fahrvorstellung, Braunschweig & Nationalpark Harz im September 2020

Nachdem der bärenstarke und ebenso kultivierte wie effiziente Touareg V8 TDI mit dem Sondermodell "Last Edition" im August dieses Jahres seinen Abschied nahm - nach leider nur einem knappen Jahr Bauzeit, stellt der Touareg R als PHEV (Plug-in-Hybrid) die neue Topmotorisierung beim Touareg dar. Daneben hat Volkswagen noch eine weitere Variante ins Portfolio genommen, nämlich den Touareg eHybrid, der - wie der "R" - ebenfalls auf dem bereits bekannten 3.0 V6 TSI basiert. Diese, in der kombinierten Systemleistung von Verbrenner und E-Maschine zahmere, sowie optisch unauffälligere Variante, ist ab 72.378 Euro zu haben. Für den reichhaltiger ausgestatteten Touareg R werden mindestens 84.660 Euro fällig, wobei es bei beiden Varianten keine Schwierigkeiten bereitet, mit ein bisschen Zubehör obendrauf recht zügig in den sechsstelligen Bereich vorzustoßen.

Zur Vorstellung der beiden neuen Touareg Hybridmodelle lud Volkswagen an den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, wo sich auch der AirService von VW samt ausreichend Ladestationen für die Testfahrzeuge befinden.

[IMG_4486_1600.jpg](#) [IMG_4487_1600.jpg](#)

Welcome, Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge beim VW AirService.

Bedingt durch COVID-19 finden Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge diesmal in einem deutlich kleineren Rahmen statt. Die große Bühne entfällt und wir nehmen nur insgesamt zu viert in einem großen Besprechungsraum Platz, was aber auch den Vorteil hat, dass man sich bei Rückfragen den Referenten mit weniger Kollegen teilen muss.

[IMG_4484_1600.jpg](#) [IMG_4480_1600.jpg](#)

Martin Hube, Sprecher Product Line Midsize/Fullsize bei Volkswagen, stellt die beiden neuen Modelle im Detail vor.

Nachdem wir nach einer kleinen Stärkung die neuen Modelle und deren Technik in der Theorie kennenlernen durften, geht es zur Übergabe der Testfahrzeuge. Ich suche mir zunächst einen weißen Touareg R aus, am zweiten Tag dann ein schwarzes Gegenstück, da die blauen Fahrzeuge ja ohnehin schon bevorzugt fürs Pressematerial fotografiert wurden und ein bisschen Abwechslung gewiss nicht schaden kann.

Hier gleich auch noch ein paar wichtige Hinweise:

- 1.) Meine Fotos der Testfahrzeuge zeigen auch Sonderausstattung! Es ist also bei weitem nicht zwingend alles "Serie", was hier zu sehen ist.
- 2.) Das ist in erster Linie ein Fahrbericht. Der soll nicht mit Zahlen, Daten und Ausstattungsdetails überfrachtet werden oder alles doppelt aufzählen.
- 3.) Alles Infos zu Serien- und Sonderausstattungen der beiden Modelle, sowie die technische Daten, Fakten und Detailinformationen zur Technik finden sich in den detaillierten Medieninformationen, die am Ende des Fahrberichts als PDF angehängt ist.
- 4.) Ich behandle hier in erster Linie den Touareg R, denn der eHybrid ist technisch - bis auf die geringere Systemleistung und weniger Serienausstattung - weitestgehend mit dem "R" identisch. Und da der eHybrid im Prinzip aussieht wie die bereits hinlänglich bekannte Grundversion des Touareg mit Verbrennungsmotoren, einschließlich der Ausstattungslinien "Atmosphäre" und "Elegance", gibt es von dem auch keine Detailbilder von meiner Seite. Auch die finden sich im PDF ganz unten im Bericht.

[IMG 4488 1600.jpg](#) [IMG 4492 1600.jpg](#)

Mein Testwagen für den Tag I. Neues Lenkrad, angepasste Ansichten im digitalen Kombiinstrument.

Fahrzeugübernahme: Da ich selber einen Touareg CR der aktuellen Generation fahren, stellt mich die Bedienung des Fahrzeugs erst mal vor keine Probleme. Ein neues Lenkrad hielt Einzug, ebenso ist die Ansicht des Drehzahlmesser eine komplett andere, da hier bei den PHEV-Modellen noch zusätzliche Informationen angezeigt werden. Das neue Lenkrad verfügt nun über eine kapazitive Hands-On-Erkennung für die damit verbundenen Assistenzsysteme. Das hat den Vorteil, dass das Fahrzeug nicht laufend intervallweise mit einem "Ping" samt Warnmeldung nervt, wenn man länger geradeaus fährt, wie beispielsweise auf Autobahnen und insbesondere in Autobahnbaustellen.

Dafür gibt es aber nun vom digitalen Wachhund auf die Mütze, wenn man fortgesetzt nicht ordentlich mittig in seiner Fahrspur bleibt, was allerdings zweifellos sinnvoller ist.

VW hat uns zwei verschiedene Streckenvorschläge ins Navi für die Fahrt zum Burghotel nach Nörten-Hardenberg programmiert. Eine kurze Route mit relativ viel Autobahn und Überlandstrecken, sowie eine längere Version, welche nur ein kurzes Stück Autobahn beinhaltet und quer durch das Mittelgebirge samt dem Nationalpark Harz führt. Ich wähle die lange und bergige Route mit ungefähr 155 km, weil das abwechslungsreichere und gemischtere Streckenprofil eine bessere Beurteilung von Fahrwerk, Bremsen und natürlich auch dem Verbrauch ermöglichen wird.

Der Start des Fahrzeugs erfolgt grundsätzlich immer im vollelektrischen "E-Mode", so dass es nach dem Drücken des Startknopfes zunächst mal völlig ruhig im Fahrzeug bleibt. Den eigenen Touareg gewohnt, drücke ich da fast mit dem Glauben aufs Gaspedal, dass eben nun gar nichts passieren wird und kann. Aber natürlich rollt der Touareg R lautlos an, so wie man es von einem reinen Elektroauto ebenfalls schon kennt.

Die ersten Kilometer geht es, bewusst rein elektrisch, durch die Braunschweiger Innenstadt. Meine anfänglichen Zweifel, dass die 100 kW oder 136 PS nicht reichen könnten um im Verkehr mit zu schwimmen, beziehungsweise man beim Ampelstart zwangsweise immer der Letzte ist, verfliegen. Die gebotene Leistung der E-Maschine reicht in jedem Fall für sämtliche Fahrmanöver, inklusive einem schnellen Spurwechsel völlig aus. Das soll sich auch später an der Offroad-Strecke durch ein Waldstück noch zeigen, wo der Touareg rein elektrisch recht ansehnliche Steigungen bewältigt.

Am Autobahnanfang angekommen, rund 12 km Fahrstrecke sind von den versprochenen maximal 47 km elektrischer Reichweite schon gefahren, beschleunige ich den Touareg R auf seine Maximalgeschwindigkeit von 135 km/h im E-Mode. Auch die erreicht er recht mühelos, die digitale Tachonadel steht exakt bei 140 km/h und da ginge schon noch mehr, allerdings hat man dieses Geschwindigkeitslimit bewusst so gesetzt, um die Batteriekapazität nicht allzu schnell aufzubauchen.

Nach rund 23 km Gesamtfahrstrecke mit "elektrisch Vollgas" sind noch etwa 32 % im Energiespeicher und dann springt schließlich bei etwa 30 % Restkapazität und gut 25 Kilometern der Verbrennungsmotor an, um eine autobahntaugliche Geschwindigkeit zu halten. Dauerhaft höhere Geschwindigkeiten sind eben nicht unbedingt das Steckenpferd von großen und schweren Elektroautos. Immer nur Energie aus der Batterie zu saugen, ohne den Trumpf in Form der Rekuperation bei Bremsvorgängen und Strecken mit Gefällen nutzen zu können, entleert die Batterie des Touareg, welche netto nutzbare 14,3 kW/h (brutto 17,9 kW/h) zur Verfügung stellt, dann logischerweise auch relativ schnell.

Diese Fahrweise ist freilich aber nicht im Sinne des Erfinders bei einem Plug-In-Hybriden, dessen Stärken liegen hingegen in der intelligent gesteuerten, automatischen Kombination aus Verbrenner und E-Maschine.

[IMG_4499_1600.jpg](#)

Der V6 TSI 3.0 ist angesprungen und lädt nebenher wieder die Batterie auf das gewünschte, eingestellte Kapazitätslevel. ("% Charge, grün)

Prädiktive.....

Alles anzeigen

Hi,

Vielen, vielen Dank für diesen ausführlichen, tollen und detailreichen Bericht. Tolle Fotos! Hoffe du hattest Spaß! 😊

Sehr schöner Bericht!

Kompliment! 😊

Mit Touaregi-Grüßen,

Svenny

Beitrag von „coala“ vom 18. Oktober 2020 um 17:05

Servus zusammen,

kleines Detail noch: Wer findet den Unterschied zwischen Black Style bei den reinen bisherigen Verbrennern und dem R? 😊

Grüße

Robert

[DSC_5157_1600.jpg](#)

[IMG_0795_1200_SM.jpg](#)

Beitrag von „bella_b33“ vom 18. Oktober 2020 um 17:16

Moin Robert,

Das R beim Touareg R ist schon im neuen Design.

Gruß

Silvio

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Oktober 2020 um 17:45

Hallo Robert,

neben den beiden neuen Logos ist das das Fehlen der unteren Chromleiste - endlich richtig schwarz das "Batmobil" 🤔

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Florian W.“ vom 18. Oktober 2020 um 19:12

Hi,

und das VW-Zeichen ist jetzt im neuen Design.

Hat jemand Erfahrung mit dem neuen Lenkrad? Lohnt sich ein Tausch?

Viele Grüße - Florian

Beitrag von „bella_b33“ vom 18. Oktober 2020 um 19:23

Moin,

Ach stimmt [Florian W.](#) , das Neue VW Zeichen hat dünnere Linien! Ich weiß gar nicht, ob man das Lenkrad so einfach mal eben tauschen könnt....aber im Prinzip ist das bisher bei VW möglich gewesen, das stimmt.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 18. Oktober 2020 um 19:29

[Zitat von Florian W.](#)

[...] Hat jemand Erfahrung mit dem neuen Lenkrad? Lohnt sich ein Tausch? [...]

Servus Florian,

einfach tauschen ist da nicht, das neue Lenkrad hat eine kapazitive Hands-on-Erkennung und Tasten mit haptischem Feedback (ein künstlicher "Klick" wie z.B. beim iPhone etc.) und dazu auch eine etwas abweichende Tastenbelegung. Das ist also erst mal nicht elektrisch kompatibel.

Vom Griffkranz her ist es klar besser als die jetzige Version, da griffiger und dicker. Mit den Tasten bin ich allerdings nicht recht warm geworden, mir gefällt das recht schwammige Betätigungsgefühl der Tasten nicht wirklich, da finde ich die jetzige Lösung wesentlich besser gelungen.

Grüße

Robert

P.S.: Richtig mit dem VW-Logo, neben der hier schwarzen statt chromfarbenen horizontalen Zierleiste, die Stephan oben bereits erwähnt hat.

Beitrag von „coala“ vom 18. Oktober 2020 um 19:39

[Zitat von bella_b33](#)

[...] Das R beim Touareg R ist schon im neuen Design. [...]

Servus Silvio,

da muss man differenzieren: R-Line ist was anderes als R. Das R-Line-Logo bleibt erst mal unverändert, beim R-Logo hast du aber dennoch Recht, das hat eine aktuelle Änderung erfahren. Und beim VW-Logo wurden nicht nur die Linien dünner, das "W" sitzt auch nicht mehr am Rand unten auf. Wäre dieser Abstand bei "W" nicht, dann geht das beim Rest ganz stark in die Richtung vom 1967er Logo... 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 18. Oktober 2020 um 19:44

Moin Robert,

[Zitat von coala](#)

Das R-Line-Logo bleibt erst mal unverändert, beim R-Logo hast du aber dennoch Recht, das hat eine aktuelle Änderung erfahren.

Sicher bis zum Facelift. Siehe Tiguan...da hat der R-Line jetzt einfach auch nur noch das neue R im Kühlergrill, genau wie der Tiguan R.

Gruß

Silvio

Beitrag von „Florian W.“ vom 18. Oktober 2020 um 20:19

Hi Robert,

vielen Dank zunächst natürlich noch für Deinen ausführlichen "Hybrid-Bericht".

Vielen Dank auch für den Vergleich der Lenkräder.

Ich bin am Freitag beim Händler und schaue es mir mal an. Ein Tausch, falls möglich, wäre wahrscheinlich auch nur eine reine Eitelkeit... 😊

Viele Grüße - Florian

Beitrag von „siemai“ vom 19. Oktober 2020 um 08:53

Ein weiterer Unterschied ist mir aufgefallen - könnte natürlich evtl. auch ausstattungsabhängig sein:

Der "R" hat die beiden Öffnungen im Kühlergrill nicht mehr, hinter denen sich eigentlich nur Schrauben verbergen.

Die stören mich bei unserem T3 eigentlich auch etwas, weil sie so aussehen, als ob man dort irgendwelche Abdeckkappen vergessen hätte. Hat man hier vielleicht sogar Abdeckkappen entworfen, die man beim "alten" Modell nachträglich einclippen könnte?

Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. Oktober 2020 um 12:47

Zitat von siemai

Ein weiterer Unterschied ist mir aufgefallen - könnte natürlich evtl. auch ausstattungsabhängig sein:

Der "R" hat die beiden Öffnungen im Kühlergrill nicht mehr, hinter denen sich eigentlich nur Schrauben verbergen.

Die stören mich bei unserem T3 eigentlich auch etwas, weil sie so aussehen, als ob man dort irgendwelche Abdeckkappen vergessen hätte. Hat man hier vielleicht sogar Abdeckkappen entworfen, die man beim "alten" Modell nachträglich einclippen könnte?

Hallo zusammen,

da muss ich meinem Voredner absolut Recht geben 🙌

Grüße

von

Stephan



Beitrag von „coala“ vom 19. Oktober 2020 um 13:06

[Zitat von siemai](#)

Ein weiterer Unterschied ist mir aufgefallen - könnte natürlich evtl. auch ausstattungsabhängig sein:

Der "R" hat die beiden Öffnungen im Kühlergrill nicht mehr, hinter denen sich eigentlich nur Schrauben verbergen.

Die stören mich bei unserem T3 eigentlich auch etwas, weil sie so aussehen, als ob man dort irgendwelche Abdeckkappen vergessen hätte. Hat man hier vielleicht sogar Abdeckkappen entworfen, die man beim "alten" Modell nachträglich einclippen könnte?

Servus Martin,

leider habe ich das nicht vor Ort entdeckt, sondern erst im Nachhinein bei der Bearbeitung der Fotos, so dass ich jetzt nicht mehr an einem der Fahrzeuge nachsehen kann. Es sieht aber tatsächlich so aus, als wäre das ein gesteckter Einsatz, siehe Ausschnittvergrößerung eines Fotos von der Fahrveranstaltung:

[DSC 5144 1600.jpg](#)

Da wäre ich dann auch ganz vorne mit dabei das nachzurüsten, wenn das möglich sein sollte. Die Löcher finde ich nämlich auch alles andere als toll, im Sommer hat mich an der Waschanlage sogar schon die Einweiserin/KassiererIn darauf hingewiesen, "dass da was fehlt"



Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 23. Dezember 2020 um 20:00

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/25761-vorstellung-und-fahrbericht-touareg-r-und-ehybrid-touareg-hybrid-drive-bei-braun/>

Servus zusammen,

nachdem ich das mit der Nachrüstbarkeit der Abdeckkappen für den Kühlergrill nun klären konnte (funktioniert auch bei der Kühlermaske in Chrom), habe ich hierzu eine kleine Einbauanleitung (EBA) samt den Bestellnummern für euch erstellt. [Die findet ihr hier.](#)

Grüße

Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 3. Januar 2021 um 19:58

Hallo zusammen,

in der morgen erscheinenden Ausgabe der „[AMS](#)“ ist das Thema Plugin-Hybrid ein Schwerpunkt. Hierbei gibt es auch einen Vergleichstest zwischen dem Dicken und dem X5 von BMW 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „bella_b33“ vom 3. Januar 2021 um 20:04

Moin,

Ich hätt gern nen Plug-In Hybrid....einfach weil für mich das Fahren in der Stadt dann von den "Kraftstoffkosten her quasi fast kostenlos ist(Stom kostet bei mir 1,6cent/kwh in der Nacht)

Viele Grüße

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 3. Januar 2021 um 22:31

Servus,

zwischenzeitlich konnten noch die ausstehenden Antworten zu den Punkten Heizung und Kühlung im Stand, bzw. im reinen E-Betrieb geklärt werden.

Heizung: Es ist *keine* Wärmepumpe verbaut, die Heizung wird im Stand oder beim rein elektrischen Fahren über ein elektrisches Heizgerät realisiert, welches auch die Hochvolt-Batterie bei Bedarf temperieren kann. Eine Option Wärmepumpe als Sonderausstattung - wie bei einigen reinen E-Autos - ist nicht verfügbar.

Kühlung: Der Klimakompressor wird elektrisch angetrieben. Hierdurch ist sowohl eine Kühlung im Stand ("Vorklimatisierung") möglich, als auch die Klimatisierung beim Fahren im E-Modus.

Voraussetzung für beide Funktionalitäten im Stand ist ein ausreichender Ladestatus der Hochvoltbatterie, beziehungsweise ein Ladeanschluss.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 4. Januar 2021 um 00:14

Moin Robert,

Dass man so nen Klimakompressor(ist ja vom Prinzip her eine Luft/Luft Wärmepumpe) nicht einfach verkehrt herum laufen lassen kann, damit er ein wenig stromsparend heizt.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 4. Januar 2021 um 00:36

Servus Silvio,

mit einem Vierwege-Ventil wäre die Umschaltung des Klimakreislaufs von kühlen auf heizen natürlich nur ein eher geringes Problem. Aber ganz so einfach ist es beim Auto eben nicht, wie

in der stationären Klimatechnik.

Die (zumeist optionalen) Wärmepumpen bei den reinen E-Autos sind sehr komplex aufgebaut, daher auch der gepfefferte Aufpreis. Da wird nämlich auch die Abwärme diverser Komponenten genutzt, von der E-Maschine über die Akkus bis hin zur Leistungselektronik usw. Der relativ schlechte Wirkungsgrad im Stand bei niedrigen Temperaturen macht hingegen beim PHEV nicht so viel Sinn, als dass sich eine WP-Funktion wirklich lohnen würde. Da müssen dann die Lüfter am Wärmetauscher laufen, der Verdampfer vereist recht zügig, müsste wieder abgetaut werden, das sind alles Sachen, die in dem Fall mehr Nachteile als Vorteile bringen, beim begrenzten Energiegehalt der HV-Batterie und dem Nutzungsprofil als PHEV. Da ist ein elektrisches Heizelement nicht die schlechteste Wahl, denn dessen Wirkungsgrad ist unabhängig von der Außentemperatur und Wärme steht in kurzer Zeit zur Verfügung, wie ich bei der Fahrveranstaltung frühmorgens beim Losfahren feststellen konnte.

Das verlief so unauffällig und "normal", dass ich mir zunächst gar keine Gedanken machte, wo denn die Wärme beim rein elektrischen Fahren überhaupt herkam.

Grüße

Robert

Beitrag von „Franks“ vom 4. Januar 2021 um 00:37

ja, prinzipiell geht das schon, nur sind eben in der praktischen Umsetzung doch noch ein paar zusätzliche bzw. andere Bauteile erforderlich. Bei einem Hybrid, der ja immerhin auch noch mit dem Verbrennungsmotor heizen kann, ist der Verzicht auf eine Aufrüstung auf Wärmepumpe ja einigermaßen nachvollziehbar. Beim reinen E-Auto wird das anders aussehen....

Gruß

frank

Beitrag von „darkdiver“ vom 4. Januar 2021 um 05:37

Als E- Auto Fahrer ohne Wärmepumpe kann ich sagen die Sitzheizung und Lenkradheizung brauchen fast kein Strom. Die Normale Heizung braucht schon etwas mehr aber das geht

wirklich in Ordnung. Natürlich darf man nicht vergessen der Akku ist entsprechend groß. Für mich mach Hybrid Fahrzeugen in 99% keinen Sinn. Langsames laden und wenig Reichweite bei erhöhtem Gewicht sind weder Fleisch noch Fisch und nach ein paar Wochen kenne ich nur sehr wenige Leute die noch regelmässig Ladet leider 😞

Viele Grüsse

Eric

Beitrag von „coala“ vom 4. Januar 2021 um 08:50

[Zitat von darkdiver](#)

[...] Für mich mach Hybrid Fahrzeugen in 99% keinen Sinn. Langsames laden und wenig Reichweite bei erhöhtem Gewicht sind weder Fleisch noch Fisch und nach ein paar Wochen kenne ich nur sehr wenige Leute die noch regelmässig Ladet leider 😞 [...]

Servus Eric,

mag sein, reine E-Autos sind aber genauso umstritten. Der nächste wettet über Diesel, ein anderer über Benziner und dann kommt noch die "mir reicht ein up! Fraktion" angeschlichen, die dann noch getoppt vom Öffi-Nutzer und schließlich vom Radfahrer gekrönt.

@ all: Das hier ist aber ein *Fahrbericht* = "wie fährt sich das Auto" und eine *Vorstellung* des Fahrzeugs, jedoch keine Umfrage "was haltet ihr von Plug-in-Hybriden?" 😊 Bevor das nun wieder in sinnlosen Grundsatzdiskussionen ausartet, die komplett vom Ursprungsthema wegdriften, wollen wir bitte auch weiterhin thematisch bei den Punkten Vorstellung & Fahrbericht bleiben. Danke!

Grüße

Robert

Beitrag von „simikuen“ vom 6. Januar 2021 um 15:25

[Zitat von coala](#)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/25761-vorstellung-und-fahrbericht-touareg-r-und-ehybrid-touareg-hybrid-drive-bei-braun/>

Servus,

zwischenzeitlich konnten noch die ausstehenden Antworten zu den Punkten Heizung und Kühlung im Stand, bzw. im reinen E-Betrieb geklärt werden.

Heizung: Es ist *keine* Wärmepumpe verbaut, die Heizung wird im Stand oder beim rein elektrischen Fahren über ein elektrisches Heizregister realisiert. Option Wärmepumpe als Sonderausstattung - wie bei einigen reinen E-Autos - ist nicht verfügbar.

Kühlung: Der Klimakompressor wird elektrisch angetrieben. Hierdurch ist sowohl eine Kühlung im Stand ("Vorklimatisierung") möglich, als auch die Klimatisierung beim Fahren im E-Modus.

Voraussetzung für beide Funktionalitäten im Stand ist ein ausreichender Ladestatus der Hochvoltbatterie.

Grüße

Robert

Alles anzeigen

Hallo,

ist bei dieser „Vorklimatisierung“ auch ein heizen möglich? Also eine Art Standheizung.

Grüße

Mirko

Beitrag von „coala“ vom 6. Januar 2021 um 15:35

[Zitat von simikuen](#)

[...]ist bei dieser „Vorklimatisierung“ auch ein heizen möglich? Also eine Art Standheizung. [...]

Servus Mirko,

ja, so wurde mir das mitgeteilt, siehe auch Beitrag # 32.

Grüße

Robert

Beitrag von „simikuen“ vom 6. Januar 2021 um 20:09

Hi Robert,

Besten Dank. Beim zweiten lesen dann auch gesehen.

Grüße

Mirko

Beitrag von „coala“ vom 27. Januar 2021 um 19:56

Servus zusammen,

gestern habe ich mir den Touareg R nochmals vorgenommen, speziell im Detail zu den Punkten:

- Standklimatisierung
- HV-Batterie laden
- Neues Lenkrad
- Lane Assist
- Ladeboden

Auf der Fahrveranstaltung in Braunschweig / im Harz ließ sich nicht alles sofort klären und zwischenzeitlich kamen auch neue Fragen auf, die ich versuche hier nun zu beantworten.

Thema Standklimatisierung und HV-Batterie laden:

[DSC 5357 1600.png](#) [DSC 5358 1600.png](#)

Beides läuft über den sogenannten e-Manager, der entweder am Discover aufrufbar ist, oder via der App "We Connect". Im ersten Bild seht ihr das Einstiegsmenü, in Bild II dann die Möglichkeiten. Sowohl zum heizen als auch zum kühlen des Innenraums kann man eine Abfahrzeit programmieren. In Abhängigkeit der Außentemperatur kalkuliert das Fahrzeug dann die notwendige Heiz- oder Kühlzeit, damit zum Startzeitpunkt ein angenehmes Klima im Innenraum herrscht.

Geheizt wird, wie bereits beschrieben, über einen elektrischen Wärmetauscher und nicht via Wärmepumpe. Besteht hingegen im Sommer Kühlbedarf, dann kommt der elektrische Klimakompressor zum Einsatz, der übrigens akustisch angenehm dezent arbeitet. Im Gegensatz zu den reinen Verbrennern ist also beim Touareg R und eHybrid eine echte Klimatisierung möglich, nicht bloß ein reines Standlüften mit unkonditionierter Außenluft.

Der Ladevorgang ist, wenn man denn vergünstigten Nachstrom nutzen kann, entsprechend auf das passende Zeitfenster voreinstellbar.

Was es zur Bedienung der Klimatisierung nicht mehr gibt, das sind 1.) die Funkfernbedienung und 2.) eine Soforttaste am Discover / per Taste für heizen oder kühlen ohne Programmierung einer Abfahrzeit.

Lane Assist:

[DSC 5354 1600.png](#)

Entfallen ist die Möglichkeit, die adaptive Spurführung ("Halte die Mitte der Fahrbahn") separat ein- oder auszuschalten. Diese ist jetzt immer aktiv, sobald der Lane Assist eingeschaltet ist. Lediglich die Lenkradvibration gibt es noch als Option.

Das neue Lenkrad. Ohne Kommentar, einfach nur zum Anschauen:

[DSC 5356 1600.png](#)

Der Laderaum / Ladeboden:

Jaaa, da ist weniger Platz und der Laderaumboden wurde ein paar Zentimeter angehoben. Die HV-Batterie braucht Platz, dem fielen auch Wankstabilisierung (eAWS) und Allradlenkung zum Opfer, weil die 48-Volt-Supercaps des hierfür notwendigen Teilbordnetzes eben der HV-Batterie weichen mussten.

[DSC 5360 1600.png](#)

[DSC 5350 1600 N.png](#)

Insgesamt ein sehr schönes Auto, aber: Bitte bitte Volkswagen, bringt eAWS und Allradlenkung spätestens zum Facelift! Speziell ein "R" sollte beim Fahrwerk nun wirklich nicht hinter den anderen Modellen zurückstehen!

Grüße

Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 27. Januar 2021 um 20:10

Hallo Robert,

die Supercaps allein können nicht der Grund für den Entfall von Wankstabilisierung und Allradlenkung sein. Der V8 hat auch die 48 V Supercaps. Da er im Gegensatz zum Audi SQ7 keinen Vorverdichter hat. Und beim CR ist die Wankstabilisierung und die Allradlenkung verfügt gewesen.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „coala“ vom 27. Januar 2021 um 20:31

[Zitat von Jörg71](#)

[...] die Supercaps allein können nicht der Grund für den Entfall von Wankstabilisierung und Allradlenkung sein. Der V8 hat auch die 48 V Supercaps. Da er im Gegensatz zum Audi SQ7 keinen Vorverdichter hat. Und beim CR ist die Wankstabilisierung und die Allradlenkung verfügt gewesen. [...]

Servus Jörg,

verstehe ich jetzt nicht recht. Die 48-Volt-Teilbordnetzeinheit sitzt bei den beiden PHEV dort, wo jetzt die HV-Batterie Platz gefunden hat. Das hat mit der Motorisierung, ob V6 oder V8, ja nichts zu tun.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 30. Januar 2021 um 20:32

[Zitat von coala](#)

Das neue Lenkrad.

Mahlzeit,

Ich finde es schon schick, würde aber gern mal testen, wie sich die Sensortasten(soweit ich weiß, klickt da nichts mehr), blind bedienen lassen.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 30. Januar 2021 um 20:55

[Zitat von bella_b33](#)

Mahlzeit,

Ich finde es schon schick, würde aber gern mal testen, wie sich die Sensortasten(soweit ich weiß, klickt da nichts mehr), blind bedienen lassen. [...]

Servus Silvio,

es gibt schon einen "Klick" allerdings ist das "Haptic Touch", also kein echter Tastendruckpunkt, sondern generiert. Und um der Wahrheit die Ehre zu geben: Da gibt es noch deutlich Potential nach oben, ich finde das nicht gut bedienbar, in den beiden Tagen hatte ich häufig

Fehlbedienungen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Jörg71“ vom 30. Januar 2021 um 23:19

Hallo Robert,

vor allem kann man mit dem neuen Lenkrad die Geschwindigkeit nicht mehr wirklich punktgenau z.B. auf 78 km/h einstellen, um z.B. einen sicheren Puffer auf eine 80 km/h Begrenzung einzustellen. Das ging beim Lenkrad bis Modelljahr 2020 perfekt. Das neue Lenkrad sieht sehr schön aus, ist aber im Fahralltag unpraktisch.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „bella_b33“ vom 31. Januar 2021 um 05:26

Moin Moin,

[Zitat von coala](#)

häufig Fehlbedienungen.

Sehr schade. Dann weiß ich aber, was ich an meinem älteren "Golf-Lenkrad" Gutes habe. Das man in kürzester Zeit blind bedienen.

[Zitat von Jörg71](#)

vor allem kann man mit dem neuen Lenkrad die Geschwindigkeit nicht mehr wirklich punktgenau z.B. auf 78 km/h einstellen

Wie bitte? Man kann sich also nicht mehr genau auf die gewünschte Geschwindigkeit "hochklicken"? Ein Plus- und ein Minus-Knopf sind doch aber vorhanden.

[Zitat von Jörg71](#)

inen sicheren Puffer auf eine 80 km/h Begrenzung einzustellen

Ein kleiner Puffer ist, je nach Bereifung auch schon bei gesetzten 80km/h vorhanden.

Ich mach das meist per GPS(da ich auf Langstrecke immer das Handy zum Navigieren nutze, sehe ich meine reale Geschwindigkeit auf der Geraden recht gut). Mit beiden Sätzen Winterreifen fahre ich Tacho 84, was eine reelle 79 bedeutet. Mit Sommerreifen ist es komischerweise haarscharf(also Tacho 80 = GPS 78 oder gar 79).

Gruß

Silvio

Beitrag von „Murdock“ vom 31. Januar 2021 um 09:36

Guten Morgen!

Ich kenn die "alte" Lenkradbedienung aus meinem Passat und find die wesentlich besser als die im Dicken.

Ich schalt dauernd aus Versehen die Lenkradheizung ein 😞

Grüße

Jürgen

Beitrag von „coala“ vom 31. Januar 2021 um 09:38

[Zitat von Jörg71](#)

[...] vor allem kann man mit dem neuen Lenkrad die Geschwindigkeit nicht mehr wirklich punktgenau z.B. auf 78 km/h einstellen, um z.B. einen sicheren Puffer auf eine 80 km/h Begrenzung einzustellen. [...]

[Zitat von bella_b33](#)

[...] Wie bitte? Man kann sich also nicht mehr genau auf die gewünschte Geschwindigkeit "hochklicken"? Ein Plus- und ein Minus-Knopf sind doch aber vorhanden. [...]

Servus,

Jörg meint wohl, dass die Bedienung aufgrund der Sensortasten schwierig ist mit den 1-km/h-Schritten. Nach wie vor geht das sowohl in Zehner- als auch in Einerschritten, allerdings wird beim kapazitiven Lenkrad zwischen leichtem (1 km/h) und stärkerem (10 km/h) Druck unterschieden - es sind also nun die gleichen Tasten zu betätigen.

Ein "Puffer" ist allerdings nicht nötig, der Tacho geht ja im relevanten Geschwindigkeitsbereich nicht nach (passende Bereifung vorausgesetzt), sondern in aller Regel eher noch ein bisschen vor. Die Geschwindigkeitsregelung liegt in ihrer Genauigkeit bei +/- 1 km/h, da kann nichts passieren, da ja zudem am Beispiel von beispielsweise erlaubten 80 km/h nicht schon bei 81, 82 oder 83 km/h geblitzt wird 😊. Bei jeder Messung werden 3 km/h Toleranz grundsätzlich abgezogen, ab 100 km/h sind es dann ersatzweise 3 %, es würde also null Sinn machen bereits bei 83 km/h zu blitzen.

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 31. Januar 2021 um 11:45

Mahlzeit,

Danke für die Erklärung, Robert.

Okay also ist es möglich, jedoch etwas ungewohnt. Ich müsste es selber einmal probieren und er"fahren" um zu sehen ob das okay für mich ist.

Bezüglich der Geschwindigkeiten:

Ich fahre in Tempo 80er Zonen gern 83 bis 84. Nicht um schnellstmöglich voran zu kommen, sondern weil das bei mir so die Schaltschwelle für den 8. Gang ist(geht nach längerer Fahrt aber noch weiter runter) und ich natürlich gern im höheren Gang dahin gleite.

Gruß

Silvio

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 2. Februar 2021 um 22:24

Hallo Robert,

Danke für deinen Bericht! Gerade auf eAWS und Allradlenkung möchte ich nicht mehr verzichten. (Min Allradlenkung) Keine Ahnung warum man dies in einem R Modell unterschlägt! ☐☐
Oben genannte Gründe waren u.a. für uns auch Kaufentscheidungen gegen den E-Tron, da dieser dies auch nicht hat! Den R bin ich leider noch nicht live gefahren, sollte aber wie der TFSle laufen.

LG

Manu

Beitrag von „gerald28“ vom 12. März 2021 um 17:51

Übrigens: In einem Posting vom Oktober 20 steht "das neue Lenkrad hat eine kapazitive Hands-on-Erkennung" ...

Bei der Probefahrt mit dem Hybrid R hat der Verkäufer dies verneint und gesagt, dass er das definitiv nicht hat. Weiß jemand etwas darüber?

LG

Gerald

Beitrag von „coala“ vom 12. März 2021 um 18:07

[Zitat von gerald28](#)

[...] In einem Posting vom Oktober 20 steht "das neue Lenkrad hat eine kapazitive Hands-on-Erkennung" ...

Bei der Probefahrt mit dem Hybrid R hat der Verkäufer dies verneint und gesagt, dass er das definitiv nicht hat. [...]

Servus Gerald,

da liegt der Verkäufer falsch, sowohl Touareg eHybrid als auch R haben (Gottseidank) das neue kapazitive Lenkrad verbaut.

Grüße

Robert

Beitrag von „gerald28“ vom 23. Mai 2021 um 09:39

Habe meinen neuen e Hybrid vor 2 Tagen übernommen und die ersten Eindrücke sind sehr gut. Ein Bericht folgt, wenn ich etwas gefahren bin.

Ein kleines Problemchen habe ich allerdings:

Mit dem Travel Assist habe ich u.a. den Lane Assist und Tempomat aktiviert, aber ich kann den Lane Assist nicht allein aktivieren (also ohne Tempomat). Lane Assist scheint zwar immer aktiv zu sein, aber ohne adaptive Spurführung. Er korrigiert nur, wenn man zu weit links oder rechts fährt. Das sollte doch so nicht sein, oder? Im Handbuch steht nur, wie man den Lane Assist ein- und ausschaltet. Obwohl ich den Haken gesetzt habe, bekomme ich keine adaptive Spurführung (außer in Verbindung mit dem Travel Assist).

Das kapazitive Lenkrad hat er natürlich, wie angekündigt.

Was mir noch aufgefallen ist: Wenn ich z.B. 20 Km rein elektrisch fahre und dann plötzlich schnell überholen will, schaltet er den kalten Verbrenner dazu. In Verbindung mit einer höheren Drehzahl ist das für den kalten Motor sicher nicht optimal.

Übrigens: Das Sechura Beige sieht in Echt mega aus. Habe ihn ja blind bestellt, ohne die Farbe vorher gesehen zu haben. Es wirkt eher wie ein "schmutziges Alt-Weiß", gar nicht so richtig Beige.

Das wars fürs Erste. Mehr folgt später.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. Mai 2021 um 10:19

Hallo Gerald,

viel Freude mit dem eHybrid. Geniales Kennzeichen 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Murdock“ vom 24. Mai 2021 um 10:10

Servus Gerald,

das mit dem kalten Motor hab ich folgendermaßen gelöst:

Ich fahr die ersten km in Getriebestufe "S", da läuft er über Benzin. Gleichzeitig stell ich die Öltemperaturanzeige ins Display. Die zeigt erst ab knapp über 60° an, das nur zur Info. Und wenn das Öl um die 80° hat, schalt ich auf "D".

Was mich nervt, ist, dass ich die Öltemperaturanzeige nicht permanent im Innenkreis des Tachos oder Drehzahlmessers fixieren kann. Oder kann nur ICH das mal wieder nicht und müsste das Handbuch lesen 😊

Grüße

Jürgen

Beitrag von „gerald28“ vom 24. Mai 2021 um 14:17

Hallo Jürgen,

gibts eigentlich irgendwo eine Anzeige, wie viele km man elektrisch und wie viele man mit dem Verbrenner gefahren ist? Habe noch nichts gefunden. Wäre aber interessant.

Was mich aber am meisten stört, ist, dass es den Lane Assist allein ohne Travel Assist nicht mehr gibt. Jedenfalls nicht inkl. adaptiver Spurführung.

Grüße Gerald

Beitrag von „Murdock“ vom 24. Mai 2021 um 14:55

Bei mir kommt die prozentuale Aufteilung zwischen Strom und Benzin. Frag nicht, wie ich das mach. Ich glaub unter "Fahrdaten". Aber Kilometeraufteilung hab ich auch noch nicht gefunden. Ab und zu seh ich auch Restkilometer mit Sprit und Strom, aber auch nicht immer. Vielleicht sollte man sich doch mal ins Handbuch vertiefen. 😊

Grüße

Jürgen

Beitrag von „Jörg71“ vom 26. Juni 2021 um 22:29

Hallo,

da es hier einige E-Hybrid-Fahrer gibt, wäre es schön mal etwas zu deren Praxisverbräuchen zu hören. Natürlich möchte ich im Voraus im Gegenzug den Praxisverbrauch von meinem CR V6 TDI preisgeben. Der liegt bei 7,5 l/100 km. Der V8 TDI meines Bekannten liegt bei 8,5 TDI.

Im Voraus vielen Dank für eure Antworten.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „gerald28“ vom 27. Juni 2021 um 10:11

Hallo Jörg,

ich habe vor ein paar Tagen einen [Erstbericht](#) mit meinem eHybrid geschrieben.

Zum Verbrauch: Ich komme aktuell (habe erst 2.000 km drauf) auf ca. 6 Liter/100 + Stromverbrauch. Da ich einen sehr günstigen Tarif habe, komme ich auf ca. 1,30 Euro/100 km . Lade ihn aber fast jede Nacht auf und fahre ca. 40% der Strecken elektrisch.

LG

Gerald

Beitrag von „Jörg71“ vom 27. Juni 2021 um 12:11

[Zitat von gerald28](#)

Hallo Jörg,

ich habe vor ein paar Tagen einen [Erstbericht](#) mit meinem eHybrid geschrieben.

Zum Verbrauch: Ich komme aktuell (habe erst 2.000 km drauf) auf ca. 6 Liter/100 + Stromverbrauch. Da ich einen sehr günstigen Tarif habe, komme ich auf ca. 1,30 Euro/100 km . Lade ihn aber fast jede Nacht auf und fahre ca. 40% der Strecken elektrisch.

LG

Gerald

Hallo Gerald,

vielen Dank für deine Antwort.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Esprit37“ vom 28. Juni 2021 um 16:25

[Zitat von Jörg71](#)

Hallo,

da es hier einige E-Hybrid-Fahrer gibt, wäre es schön mal etwas zu deren Praxisverbräuchen zu hören. Natürlich möchte ich im Voraus im Gegenzug den Praxisverbrauch von meinem CR V6 TDI preisgeben. Der liegt bei 7,5 l/100 km. Der V8 TDI meines Bekannten liegt bei 8,5 TDI.

Im Voraus vielen Dank für eure Antworten.

Viele Grüße

Jörg

Hi Jörg,

ich fahre den Touareg R-Hybrid jetzt 6 Monate und habe schon 10.000km damit runter....Tagestrecken liegen bei 30-50km....viel Überland mit mod. Geschw. und hin und wieder auch mal Autobahn...dann aber auch nicht nur Vollgas.....in der Stadt nutze ich ihn selten.....dafür muss der aber auch schon mal nen Anhänger ziehen.

Mein Vorgänger war ebenfalls der V6 TDI....der hatte bei identischer Nutzung einen Durchschnitt von 7,8l/100km. Und ich nutze den Hybrid schon deutlich konservativer als den Diesel, insbesondere. auf der Autobahn.....ist eben auch dem kleinen Tank beim Hybrid geschuldet.

Fazit: E-Fahranteil liegt nach 10.000km bei ca. 30%....(ich stecke auch jeden Tag morgens im Büro, Abends zu Hause) .der Verbrauch hat sich bei 12,5ltr. manifestiert.....sicherlich gibt es auch Tage, da bin ich deutlich drunter (bei sehr hohem E-Fahranteil...z.B. zum Einkaufen, oder mal schnell zur Post)....aber genauso oft langt er auch gut zu, wenn Du ihn mal laufen lässt...

An den Verbrauch des 3,0l TDI (der kann ja sowohl Landtrasse als auch WOT auf der Autobahn) kommst Du nicht bei "normaler" Nutzung dran.....falls das pers. Fahrprofil so aussieht, dass man hier deutlich unter 10l/100km kommt....dann wäre der Vollelektrische Antrieb sicherlich die bessere Alternative (nur noch eine Technologie im Auto)...

Gruß

E.

Beitrag von „Jörg71“ vom 17. Juli 2021 um 23:01

Hallo Jürgen und Gerald,

vielen Dank für Eure Infos. M.E. sollte da die Ermittlung des Normverbrauchs an die Praxis angepasst werden. Die von euch beschriebenen Abweichungen hat nach einem Auto Testbericht auch der in der Motorisierung vglb. Ford Explorer E Hybrid

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. Juli 2021 um 07:19

[Zitat von Jörg71](#)

M.E. sollte da die Ermittlung des Normverbrauchs an die Praxis angepasst werden.

Hier ist die Praxis halt sehr schwierig. Je nach Fahrprofil bringt der Hybrid einen sehr niedrigen Verbrauch oder auch nicht. Jemand, der nur 10km zur Arbeit fährt und brav an der Steckdose den Akku auflädt, der hat keinen Benzinverbrauch und jemand der viele Langstrecken fährt, der wird fast auf Niveau des normalen Benziners sein. Man muss sich hier einfach vorher überlegen welches Fahrprofil habe ich wirklich!

Beitrag von „vbh_m“ vom 27. Juli 2021 um 14:45

Die beiden Hybrid-Modelle sind im Konfigurator nicht mehr verfügbar. Kennt jemand die Gründe?

Beitrag von „Björn“ vom 27. Juli 2021 um 17:43

[Zitat von Volkswagen Webseite](#)

Der Touareg eHybrid ist vorübergehend nicht mit einer individuellen Ausstattung bestellbar. Jedoch stehen für Sie fertige, bereits produzierte Fahrzeuge zur Verfügung.

Sollte also demnächst wieder verfügbar sein.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. Juli 2021 um 18:17

[Zitat von vbh_m](#)

Die beiden Hybrid-Modelle sind im Konfigurator nicht mehr verfügbar. Kennt jemand die Gründe?

Hallo vbh_m,

das könnte an den fehlenden Teilen, wie z.B. Chips liegen.

Mich würde aber auch interessieren, warum du nicht auf meine Nachrichten wegen deiner Bestellung bzgl Kalender reagierst 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „coala“ vom 27. Juli 2021 um 21:20

[Zitat von Sittingbull](#)

[...] das könnte an den fehlenden Teilen, wie z.B. Chips liegen. [...]

Servus Stephan,

interessante These, damit hat das aber nichts zu tun.

Grüße

Robert

Beitrag von „vbh_m“ vom 28. Juli 2021 um 10:00

[Zitat von coala](#)

Servus Stephan,

interessante These, damit hat das aber nichts zu tun.

Grüße

Robert

Meine Vermutung wäre ja die elektrische Reichweite. Ab 2022 müssen die Hybridfahrzeuge doch mindestens 60 km schaffen oder?