

Touareg R heute abgeholt, erste Eindrücke

Beitrag von „Esprit37“ vom 8. Januar 2021 um 19:42

Habe heute meinen Touareg R Hybrid abgeholt....soweit so gut...bis auf die R-spezifischen Highlights, die mein alter Touareg V6 TDI jetzt nicht hatte...wie das R-Lenkrad etc..aber ein wenig bin ich schon enttäuscht...ich nutze meinen Touareg auch im landwirtschaftlichen Umfeld....demzufolge also immer Spanngurte etc. dabei und beim alten Touareg immer unterhalb des Ladebodens verstaut....da lag es sicher bis man es brauchte.

Beim Touareg R-Hybrid liegt da nun mal die olle Batterie....die 30cm dahinter für das TMS etc...hat man so ausgiebig mit Schaumstoff ausgefüllt, das nicht nur die Packtasche für die Ladekabel in den Kofferraum wandert, sondern auch die unhandliche Tasche mit dem Wagenheber jetzt im Kofferraum liegt....und nicht mal irgendwo befestigt werden kann....also eigentlich liegt immer was im Kofferraum...bei umgelegter Rückbank fliegt das Ding bei einer Vollbremsung auch gleich mal quer durchs Auto.....das ist für ein Auto jenseits der 100k€ einfach mal schlecht gelöst....muss da so viel Hartschaum sein unter dem Ladeboden um gerade mal die Flasche vom TMS aufzunehmen? Oder durfte aus Crashgründen da kein starrer Wagenheber mehr rein??

Und beim Thema Laden.....da hat VW wohl noch nicht viele Elektroingenieure an Bord sondern lebt noch in der alten Welt der Verbrenner.....ein 3,6kW Ladegerät....DC-Laden kann der Touareg R-PHEV gar nicht....bedeutet...die schöne el. Reichweite von 47km benötigt bei leerer Batterie einen Ladevorgang von 2,5h....und dabei ist es egal ob ihr an einer 11 oder 22kW Ladesäule steht....die schönen Ionity Ladeparks mit bis zu 350kW....naja...da sollen die mal den ID.3 und Co. laden....aber wer wartet denn bitte 2,5h für 47km.....inzwischen sind 11kW Ladegeräte bei PHEV schon fast Standard und hier wird gerade mal etwas mehr Leistung einer Schukosteckdose in die Batterie gepumpt.....das ist maximal schön für einen ausgiebigen Shoppingaufenthalt in der Stadt bei Nutzung der kostenlosen Parkmöglichkeit während der Ladung an der Ladesäule....wer zu Hause mit 2,5kW an der Haussteckdose lädt braucht noch länger....und die Batterie über den Verbrenner aufladen....dann kann man auch bald wieder den alten W12 aus dem Keller holen bzgl. CO2-Effizienz.

Also wird bei der Touareg R PHEV wohl hauptsächlich über den V6-Otto angetrieben werden.....und damit ökologisch eher ein Rückschritt sein als der bisherige Diesel....dafür kostet er jetzt nur noch die Hälfte bei der Steuer.....wie sinnfrei das jetzt auch immer für das Thema Klimawandel etc. sein mag....

Beitrag von „coala“ vom 8. Januar 2021 um 19:55

Servus und willkommen bei den Touareg-Freunden!

Zunächst mal herzlichen Glückwunsch zum neuen Auto und allzeit gute Fahrt. Ich habe für deinen Beitrag mal ein eigenes Thema aufgemacht (hoffe, du bist mit der Überschrift zufrieden?), da da Ganze ja mit dem *Fahrbericht in Braunschweig* wenig zu tun hat.

Grüße

Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 8. Januar 2021 um 20:00

Hallo Esprit37,

damit bist du wohl der erste Besitzer eines aktuellen Plugin Hybrid hier im Forum - Glückwunsch und allzeit gute Fahrt. Bin schon auf weitere Berichte und Bilder gespannt 😊👍

Grüße von Stephan 🍷

Beitrag von „Esprit37“ vom 9. Januar 2021 um 12:59

Anbei mal ein paar Fotos wie es im Heck vom Touareg R PHEV bei Auslieferung anschaut...die Ladetasche hat Karabiner um diese an den Ladeösen zu befestigen, das ist sehr positiv....der Wagenheber liegt aber irgendwie sinnfrei in der Gegend rum, und knallt auch bei sportlicher Fahrt in den Kurven von links nach rechts...aber wenn schon so viel Leistung...dann will man ja auch mal Spaß haben...die Ladebodenklappe geht jetzt nur noch über die halbe Tiefe des Kofferraums...die zweite Hälfte wird von der Batterie belegt...wie man sieht ist es darunter aber ziemlich ernüchternd...nix Ablagefach, sondern schön mit Hartschaum Fugenbündig ausgekleidet...mit etwas mühe bekommt man noch 6 kleine Spanngurte und den Adapter für die alten 7-poligen Steckdosen (der eine oder andere erinnert sich) rein...mal sehen ob's bei der Fahrt klappert....die Standardspanngurte finden leider keinen Platz mehr. Dabei war der Touareg doch immer die perfekte Kombination aus Arbeitshose und Abendanzug....VW --> Bitte an der Stelle mal an den Kunden denken, der das Fzg. seinen Fähigkeiten nach auch benutzt und nicht nur damit vom Vorort in die Stadt fährt oder den ganzen Tag vor der Garage stehen lässt, damit die Nachbarn was zum Staunen haben....das Ding muss nicht nur gut ausschauen

und fahren...das muss auch praktisch funktionieren....

[IMG_2071.jpg](#)[IMG_2072.jpg](#)[IMG_2073.jpg](#)

Ansonsten bisher alles einwandfrei....das Innovation-Cockpit ist nicht immer gleich ganz intuitiv, aber macht schon was her....schön wäre es, wenn man zum Thema E-Antrieb mehr Informationen bekommt...da hat es nur ne Anzeige für die el. Reichweite und den Energieflussmonitor....ich würde schon gerne mal mehr physische Daten sehen...SOC-Batterie, Spannung, durchgesetzte Leistung kWh, etc.....das hat es ja alles im System...man müsste es nur mal auf den Bildschirm bringen....gerne als Expertmodus....man muss ja schon ein wenig Technikverliebt sein, wenn man sich den PHEV holt....ansonsten bleibst Du besser beim V6-TDI...da weißt Du was Du hast.

Für diejenigen, die sich fragen.....hat der PHEV denn eine Standheizung...ja hat er, allerdings nicht so wie bisher...sondern die ist elektrisch und an die HV-Batterie angebunden....im Fzg. selber kann man Abfahrzeiten einprogrammieren..der schöne Knopf wie beim V6 etc..um die sofort zu starten hat es nicht mehr....das geht nur noch per WeConnect App....und ist zeitlich deutlich reduziert....wenn das Ladekabel dran hängt geht die 30min.....ohne Kabel und nur bei entsprechender Enregiereserve in der Batterie läuft die 15min.....das reicht aber um die Scheibe eisfrei zu bekommen und das Füg. innen ordentlich aufzuwärmen....zumindest bei den aktuellen Temp. um 0 Grad.....und wie heute Morgen 5cm Neuschnee...also immer dran denken im Winter genug Energie in der Batterie vorzuhalten, damit man nicht morgens kratzen muss, weil man vergessen hat den Stecker zu stecken...oder gerade nicht in der Nähe einer Steckdose geparkt hat...das vorhalten der Energiereserve in der Batterie könnt ihr über den Fahrmodiswitcher einstellen.

Bin allerdings gespannt, was die Batterie macht, wenn es mal -16 Grad oder mehr hat....sicher in der Gegend hier nicht so oft der Fall, aber wer mal in Norwegen zu den Polarlichtern mit dem PHEV will sollte wissen...im Bereich -16 - -25 Grad hat die Batterie ein Problem...steht sogar in der Bedienungsanleitung...da ist sie einfach zu kalt um Leistung abzugeben....bedeutet...nix Standheizung....aber viel schlimmer....nix Motorstart...in der Bedienungsanleitung steht da freundlich: Im Bereich -27 - -16Grad kann es aufgrund der geringen Temp. der HV-Batterie dazu kommen, dass die Fahrbereitschaft nicht hergestellt werden kann...bedeutet...die Batterie kann nicht mal den V6 anwerfen....weiter steht da frei übersetzt....bitte warten sie bis die Temp. der HV-Batterie wieder ansteigt...das kann in Norwegen aber schon mal dauern.....habe noch nicht rausgefunden, ob der R-PHEV ne Batterieheizung hat....dafür muss er dann sicherlich an der Steckdose stecken....in Norwegen ist das zumindest in vielen Bereichen inzwischen ja kein Problem.....in Abisko...Nord-Norwegen wird's da dann aber auch dünn...und -16Grad hat's da doch öfter...einen Zusatzheizer bekommt man in D, glaube ich zumindest, nicht ab Werk....

Gruß

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2021 um 13:30

Hat der Hybrid nicht zusätzlich noch eine normale 12V-Starterbatterie um den Motor auch bei leeren HV-Akku starten zu können?

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2021 um 18:54

[Zitat von Esprit37](#)

[...] Bin allerdings gespannt, was die Batterie macht, wenn es mal -16 Grad oder mehr hat....sicher in der Gegend hier nicht so oft der Fall, aber wer mal in Norwegen zu den Polarlichtern mit dem PHEV will sollte wissen...im Bereich -16 - -25 Grad hat die Batterie ein Problem...steht sogar in der Bedienungsanleitung...da ist sie einfach zu kalt um Leistung abzugeben....bedeutet...nix Standheizung....aber viel schlimmer....nix Motorstart...in der Bedienungsanleitung steht da freundlich: Im Bereich -27 - -16Grad kann es aufgrund der geringen Temp. der HV-Batterie dazu kommen, dass die Fahrbereitschaft nicht hergestellt werden kann...bedeutet...die Batterie kann nicht mal den V6 anwerfen....weiter steht da frei übersetzt....bitte warten sie bis die Temp. der HV-Batterie wieder ansteigt...das kann in Norwegen aber schon mal dauern.....habe noch nicht rausgefunden, ob der R-PHEV ne Batterieheizung hat....dafür muss er dann sicherlich an der Steckdose stecken [...]

Servus,

ja, eine elektrische (Hochvolt) Batterieheizung ist vorhanden. Das ist, technisch betrachtet, das gleiche Bauteil, welches auch für die Innenraumerwärmung im Stand und beim rein elektrischen Fahrbetrieb zuständig ist. Ausreichend Restladung vorausgesetzt kann diese die HV-Batterie ausreichend temperieren. Bei entsprechend extremen Einsatzbedingungen (in Deutschland sicher eher sehr selten) sollte man dann die Einstellung für das zu haltende Ladeniveau im Fahrbetrieb entsprechend setzen und eben die HV-Batterie nicht leer fahren, wenn keine Steckdose in der Nähe ist.

Grüße

Robert

Beitrag von „micha912“ vom 10. Januar 2021 um 09:54

[Zitat von Esprit37](#)

[...]

Für diejenigen, die sich fragen.....hat der PHEV denn eine Standheizung...ja hat er, allerdings nicht so wie bisher...sondern die ist elektrisch und an die HV-Batterie angebunden....

[...]

um Leistung abzugeben....bedeutet...nix Standheizung....aber viel schlimmer....nix Motorstart...in der Bedienungsanleitung steht da freundlich: Im Bereich -27 - -16Grad kann es aufgrund der geringen Temp. der HV-Batterie dazu kommen, dass die Fahrbereitschaft nicht hergestellt werden kann...

[...]

Sehr gut beschrieben ROTFL 😂😂😂 Dann kann man ja nicht einmal die STH nutzen, um es der HV Batterie mollig warm zu machen 😂

Technik, die begeistert bei einem 6-stelligen Kaufpreis 🙄

Beitrag von „Esprit37“ vom 10. Januar 2021 um 12:52

Bei allem Sarkasmus...die el. Standheizung tut was sie soll...an der Ladedose eben noch etwas länger....es wird mollig warm....scheiben sind eisfrei....man kann sogar die Lenkradheizung und den Fahrersitz/Beifahrersitz mit auswählen....also sogar mehr Optionen als mit der konv. aber wer gerade mal schaut wie das Wetter in Spanien / Madrid aussieht.....ganz so abwegig sind -16 Grad da nicht.

Was grundsätzlich gut ist, ist die Möglichkeit eben den Energievorhalt der Batterie während der Fahrt über den Fahrprofil Drehsteller in der MiKo festzulegen....allerdings nur bis zum Fahrtende. Beim nächsten Zündungswechsel, bzw. der nächsten Fahrt....vergisst er diese Einstellung wieder und gibt wieder die komplette Batterieladung frei....das ist eigentlich unschön, da ich ja insbesondere im Winter dauerhaft einen min. Ladezustand bei Ende einer jeden Fahrt haben

möchte um sicher am nächsten Morgen eisfrei einzusteigen, wenn ich kein Kabel stecken kann/will (weil es bei dem Wetter immer im Dreck liegt)....eventuell gibt es auch irgendwo die Möglichkeit das dauerhaft einzustellen...abspeichern lässt sich die Einstellung im jeweiligen Fahrprofil nicht....eventuell unter "Individual"...hab's noch nicht probiert. Ansonsten geht natürlich auch die el. Frontscheibenheizung.....aber auch die benötigt eben den Strom aus der HV-Batterie.....Motor starten und warten bis alles warm ist.....na das will ja keiner.

Soweit ich das aktuell beurteilen kann, hat der V6-Otto keinen konventionellen Starter mehr...sondern wird über die E-Maschine des Hybridgetriebes angeworfen....wäre ja auch überflüssig und aus Sicht von VW viel zu teuer nur dafür noch nen konv. Ritzelstarter vorzuhalten und ne dicke PB-Batterie. Als Kunde wäre das sicherlich auch ein Mangel, wenn Du jeden Morgen den sanften Start über die große E-Maschine hast...oder sogar el. losfährst....aber im Winter wieder der Starter da vorne unter der Haube losrüttelt....schön wäre also ein intelligentes Batteriemangement, das auch erkennt ob der Kunde witterungsabhängig jeden Morgen die el. Standheizung einschaltet und dabei an der Ladedose hängt oder nicht....und das BMS sozusagen seinen Kunden "lernt"....und selbstständig entsprechende Energiereserven vorhält....

Das 12V Bordnetz wird per DC/DC-Wandler versorgt....der Rest (el. Klima, Heizung, etc.) hängt direkt an der HV-Batterie...wie eben auch der PTC für die el. Zusatzheizung....

Beitrag von „Björn“ vom 10. Januar 2021 um 12:56

[Zitat von Esprit37](#)

aber wer gerade mal schaut wie das Wetter in Spanien / Madrid aussieht.....ganz so abwegig sind -16 Grad da nicht.

Ich bin schon bei -23 °C durch Braunschweig gefahren, kommt auch hier vor.

Das zu klein dimensionierte Ladegerät ist echt schade, dadurch blockieren die meisten Hybridfahrzeuge die Ladesäulen viel zu lange.

Ist echt keine 12 V-Batterie mehr verbaut? Selbst beim ID.3 ist die noch vorhanden.

Beitrag von „Esprit37“ vom 10. Januar 2021 um 13:17

Bzgl. Batterie beuge ich mich noch einmal auf die Suche....selbst wenn es noch einen kleinen 12V-Block hätte....nen Ritzelstarter haste definitiv nicht mehr...dann übernimmt die Batterie max. die Aufgabe, den Ruhestrom im Fzg. zu versorgen und die Türen zu öffnen....eventuell noch die Innenbeleuchtung und das aufwecken des Restfahrzeuges....also Motorstart definitiv nur über HV-Maschine.

Das kleine Ladegerät hat eben Vor- und Nachteile....bin absolut bei Dir...gestern mit leerer Batterie 2,5h kostenlos in BS geparkt und geladen (das ist der einzige Vorteil)....neben mir stand ein ID.3 an der Ladesäule...der hatte aber nicht mal den Stecker gesteckt....das muss ja nun auch nicht sein.....nach 2,5h war das Ergebnis bei Fahrtantritt 50km el. Reichweite....(+ einem Potential von 5km, wenn ich die el. Sitzheizung ausschalten würde) nach 13km waren davon noch 30km übrig....für die 13km Fahrt habe ich 20min. gebraucht (und das war nur Stadtverkehr und ganz wenig Landstrasse mit Strich-80 km/h....das Verhältnis von Ladegeschwindigkeit steht also in einer massiven Schiefelage zur Entladegeschwindigkeit und der el. Verbrauch in dem Trip mit 38Wh/100km hilft da mal gar nicht....ok...Allrad, 2,8to Lebendgewicht, Heizung an, Sitzheizung an, etc....das geht natürlich an die Reichweite....der konv. Durchschnittsverbrauch auf dem Trip lag bei urkomischen 2,1 l/100km....da an der einen oder anderen Ecke der V6 mal helfen musste.....wenn der Strom aber nicht "grün" ist....sondern wie in D üblich zu 50% aus konventionellen Energieträgern besteht (also Kohle, Öl und Gas)....dann müsste man fairerweise das auf den Verbrauch noch aufaddieren....wäre ich jetzt aber wohl nach Hamburg gefahren...wäre spätestens in Peine der V6 angesprungen und hätte die restlichen 180km bis Hamburg den Strudel im Tank in Bewegung gebracht.....der Langzeitverbrauch wird es zeigen, welcher Durchschnitt sich hier einstellt...das hängt eben stark am Reichweitenradius des jeweiligen Nutzers...

Aber am Ende bedeutet das....kurzer Trip in die Stadt oder zur Arbeit...= min 1h an der Ladesäule....wer auf der Arbeit laden kann und nicht weiter als 20km entfernt wohnt kann es schaffen mit einer Batterieladung hin und zurückzukommen.....(wozu man dann allerdings nen Touareg braucht, ist ne andere Frage)....der Rest wird sich wohl kaum alle 40km für 2h an die Ladesäule stellen, sondern sich auf die 6 Freunde unter Haube verlassen....und freuen....denn mit anschieben kann die E-Maschine dann ja immer noch....

Beitrag von „coala“ vom 10. Januar 2021 um 13:18

Servus,

ja, das mit dem Alzheimer der "Ladelevel-Einstellung" ist mir auch gleich unangenehm aufgefallen. Das ist leider wieder eine bewusst so gewählte Voreinstellung (wie auch bei den

normalen Verbrenner default "On" nach Zündungswechsel), die eben bei jedem Neustart den effizientesten Zustand herstellt. Und zwar eben so, wie das Fahrzeug halt zertifiziert wurde.

Richtig, der Verbrenner wird über die E-Maschine gestartet. Alles andere wäre auch nicht sinnvoll, zumal es letztlich egal ist, ob nun die HV-Batterie leer ist, oder die normale Starterbatterie, der Effekt ist derselbe. Ebenso läuft auch bei einem 7L, 7P, oder CR keine Standheizung, wenn der Tankfüllstand auf Reserve ist. Auch hier Jacke wie Hose, muss man nur mal drüber nachdenken.

Es wird aber natürlich immer so viel Energie in der HV-Batterie reserviert, dass ein Motorstart möglich ist. Das Verhalten bei *extrem niedrigen* Temperaturen bedingt in der Tat ein bisschen eigene Voraussicht, wenn man sich tatsächlich in derlei Gefilden bewegt. Aber auch beim Diesel ist das ab einer gewissen Temperatur kritisch, ebenso die Batterie betreffend. Nicht umsonst werden in kalten Ländern elektrische, netzbetriebene Heizelemente verwendet, oder im Extremfall der Motor eben nicht mehr abgestellt.

Ich denke schon, dass bei der Auslegung der beiden PHEVs in unseren Regionen keine Probleme auftreten werden, die Fahrzeuge werden sich nicht anders verhalten im täglichen Gebrauch, als die Verbrenner-Pendants. Mit dem schönen Vorteil, dass eine richtige Klimatisierung mittels elektrischem Klimakompressor in den Sommermonaten ganz sicher eine enorm feine Sache sein dürfte, die ich mir für meinen "normalen" CR auch wünschen würde.

Das mit dem DC/DC-Wandler ist korrekt, es gibt aber dennoch noch eine (kleinere) 12-V-Batterie, die als Puffer dient und die Steuergeräte versorgt - auch wenn die HV-Batterie leer ist. Das dient u.a. auch der Sicherheit, beispielsweise für die Assistenzsysteme, das proaktive Insassenschutzsystem und letztlich für Airbags, Warnblinkanlage usw.

Und schön ist ja auch, dass man nun für recht viele Bremsvorgänge nicht mehr mechanisch bremsen muss und die Bewegungsenergie sinnlos in Abwärme und Bremsenverschleiß "investiert", sondern diese Energie wieder zurückgewonnen werden kann. Das fand ich ausgesprochen angenehm, zumal der Übergang vom elektrischen zum hydraulisch-mechanischen Bremsen wirklich perfekt und unmerklich gestaltet ist.

Meines Erachtens ein Auto, dass in die Zeit passt und vor allem sehr viel Fahrspaß bereitet, auch wenn der ökologische Sinn von PHEVs sicher nicht bei jedem Einsatzprofil gegeben sein wird. Aber das ist natürlich wieder eine "unendliche Geschichte", zu der es mehr als genug höchst kontroverse Diskussionen gibt, zumeist geprägt vom reinen schwarz-weiß-Denken der jeweiligen Fraktion.

Gibt es irgendwann Wankstabilisierung und Allradlenkung (hallo Facelift!), dann würde ich mit einem Umstieg nicht zögern, wenn mein Fahrzeug abgelöst werden muss.

Grüße

Robert

Beitrag von „Esprit37“ vom 10. Januar 2021 um 13:42

Moin,

Du hast natürlich recht...und die polemische Diskussion zur Sinnhaftigkeit gewisser Technologien sollten wir hier nicht führen...das regelt der Markt und die Subventionen irgendwann von alleine...und wenn ich die Wahl zwischen einem reinen Elektroauto mit 400km Reichweite und einem Touareg PHEV mit kombiniert 600+30km habe....dann ist der PHEV für mich die praktische Entscheidung.....sofern es irgendwann den Diesel nicht mehr geben sollte.....aktuell ist der bzgl. seiner Eigenschaften und am Ende eventuell sogar ökologischen Gesichtspunkten die bessere Kombi.....kostet ja auch gut und gerne 16k€ weniger..:-)....da kann man lange die Parkuhr mit füttern...:-)

Aber bitte auch nicht vergessen...den konventionellen Touareg kannst du im Notfall auch einfach mal mit nem 2. Fzg. überbrücken.....beim PHEV ist das dann nicht so einfach....Du musst da von der 12V-Seite auf die HV-Seite die Energie rüber schaufeln.....da geht sicher nicht genügend Leistung rüber über den DCDC-Wandler um direkt den Motor zu starten....muss ich noch mal genau nachlesen, ob der DCDC-Wandler überhaupt bidirektional ist und das Laden der HV-Batterie über das 12V Netz zulässt...um dann aus der HV-Batterie wieder den Motor zu starten. Aber als eine Art "Notstartfunktion" wäre das schön.....technisch kein Problem...eher fraglich ob die Hersteller sich das alles vorbehalten....kostet ja auch teuer Geld.

Die Frage zur Allradlenkung hatte ich auch....also aktuell scheint das Problem wohl so zu sein, dass weder die Allradlenkung noch die Wankstabilisierung mit dem PHEV funktionieren.....für beides ist kein Platz mehr im Kofferraum, da die Batterie den jetzt benötigt....das 48V System für die Wankstabilisierung passt wohl nicht mehr rein.....Porsche hat das aber anscheinend irgendwie hinbekommen, zumindest die Wankstabilisierung soll da gehen...obwohl es ja die gleiche Plattform ist wie Touareg und Audi....oder die haben bei Ihrem Klientel die Kosten und Mühen nicht gescheut...da der Kunde das doppelt über den Aufpreis wieder bezahlt....der Premiumkunde bei Audi und der Volumenkunde bei VW ist da wohl nicht ganz so spendabel.....:-)....wobei die Allradlenkung im Parkhaus schon ein Traum ist, oder wenn man mal nach Italien fährt....die Strassen und Parkhäuser sind da manchmal noch aus Fiat500-Zeiten.....:-)

Facelift wird da nicht reichen, meiner Meinung nach....damit das alles wieder in die Plattform passt...müssten die im Süden wohl erstmal ne neue Plattform entwickeln....mit mehr Platz im Heck....ich persönlich würde mich da aber dann über mehr Energieinhalt in der Batterie und einem 11kW Ladegerät freuen.....der Tiguan PHEV kann wohl schon knapp an die 100km el. Reichweite....aber dann eben kein V6...keine Luftfederung, kein Innvision, etc.....man kann sich ja auch nur schlecht von gewissen Dingen trennen...:-)

Beitrag von „coala“ vom 10. Januar 2021 um 13:59

Zitat von Esprit37

[...] Die Frage zur Allradlenkung hatte ich auch....also aktuell scheint das Problem wohl so zu sein, dass weder die Allradlenkung noch die Wankstabilisierung mit dem PHEV funktionieren.....für beides ist kein Platz mehr im Kofferraum, da die Batterie den jetzt benötigt....das 48V System für die Wankstabilisierung passt wohl nicht mehr rein.....Porsche hat das aber anscheinend irgendwie hinbekommen, zumindest die Wankstabilisierung soll da gehen...obwohl es ja die gleiche Plattform ist wie Touareg und Audi....oder die haben bei Ihrem Klientel die Kosten und Mühen nicht gescheut...
[...]

Servus,

genau so ist es, Porsche hat beim Cayenne schlichtweg das Geld in die Hand genommen und das technisch gelöst. Das ginge beim Touareg ebenso (anderslautende Infos sind Quatsch), aber da Audi das bei "seinen" Fahrzeugen als nicht notwendig erachtet hat*, hat man VW diese Plattform sozusagen kalt serviert.

*Da steht auch der Hintergrund dahinter, dass es beim Q8 die Wankstabi sowieso nur beim RS Q8 gibt, weil man das aufgrund des etwas niedrigeren Schwerpunkts als nichts ganz so essentiell betrachtet, bei den "Normalmodellen". Und Audi hat ja da schön komfortabel als Ersatz für den V8 TDI den V8 Benziner mit 507 Pferdchen nachgeschoben - samt Wankstabi natürlich - während VW nun "nur noch" die beiden PHEV als leistungsmäßig potente Modelle im Programm hat.

Das kurzfristige parallele Erscheinen des eHybrid, zusätzlich zum "R" (der eben deshalb nicht ganz so ein richtiger "R" werden konnte...), trägt dem Rechnung.

Mit dem Facelift wäre ich nun nicht ganz so pessimistisch, man ist sich schon bewusst, dass sich die beiden Features durchaus größerer Beliebtheit erfreuen. Hoffen wir da mal das Beste!

Grüße

Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. Januar 2021 um 19:02

[Zitat von coala](#)

Gibt es irgendwann Wankstabilisierung und Allradlenkung (hallo Facelift!), dann würde ich mit einem Umstieg nicht zögern, wenn mein Fahrzeug abgelöst werden muss.

Hallo zusammen,

sehe ich ganz genauso 😊

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „curio“ vom 11. Januar 2021 um 10:04

Hallo,

Ich fahre nach meinem 7P V8 jetzt seit ca 1 Jahr einen Plug in Hybrid von Volvo.

Das muss halt zum Fahrprofil passen:

Ich lade über Nacht, dann hat er Morgens so knapp 40 Km elektrische Reichweite. Das reicht bei mir im reinen EV Modus zur Arbeit hin und zurück, und gelegentlich auch noch für einen notwendigen Ausflug in die Stadt.

So komme ich in den letzten drei Monaten auf gesamt auf ca 66% elektrische Nutzung, die letzten Hundert Km auf ca 99%.

Auf der AB bin ich meistens recht zügig unterwegs, da braucht er halt was mehr, der Gesamtverbrauch über ca 13000 km liegt aber bei 3,6L.

...das langsame Laden kann in der Stadt an der Ladesäule auch von Vorteil sein, da darf man ja nur während des Ladevorgangs parken :), hab ich aber auch erst dreimal gemacht...

Kurz gesagt: das kann passen, muss aber nicht. Wenn ich nicht nachts zu Hause laden könnte, wärs das falsche Auto.

Viel Freude, bleibt gesund

Achim

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2021 um 11:09

[Zitat von Esprit37](#)

[...] muss ich noch mal genau nachlesen, ob der DCDC-Wandler überhaupt bidirektional ist und das Laden der HV-Batterie über das 12V Netz zulässt [...]

Servus,

negativ, das ist ein reiner Stepdown-Wandler, der kann "nur" unidirektional von HV auf 12 Volt. Mit dem relativ geringem Energiegehalt der 12-Volt-Batterie wäre allerdings sowieso auch nicht recht viel anzufangen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Esprit37“ vom 17. Januar 2021 um 18:32

Es läuft.....die ersten 1.000km sind auf der Uhr....und er durfte auch schon in die freie Natur....also die letzten Tage mal durch den Harz....auf und nieder....und durch den Schnee....Da jeder Verbrenner gerne ordentlich eingefahren wird....durfte er bisher nicht von der Leine sondern hatte bei 160km/h die Sperre auf der Leine....von daher ist der aktuelle Durchschnittsverbrauch von 12,5 ltr/100km noch so verträglich....

Würde ich jeden Tag wieder ins Büro fahren, wäre das bei mir ähnlich....Nachts an die Wallbox....reicht für den Weg zur Arbeit und zurück....und eventuell noch beim Supermarkt vorbei....da er aktuell aber nur für die Lustfahrten genutzt wird, welche deutlich länger sind als 40km....ist er auch zu 95% im Verbrennermodus....so richtig lohnt sich das Laden nicht, wenn man mal gerade irgendwo nen Kaffee trinkt...(aktuell natürlich nur fiktiv)....das was in einer Stunde reingeht, haste in 5min rausgefahren.....dafür suchst nicht 10min ne freie Säule....holst nicht das Kabel raus...schaltest die Säule frei..und sammelst dann den ganzen Kram wieder ein...bei dem Wetter ist dann auch alles im Schnodder....er wird also voraussichtlich viel zu Hause laden (müssen)....max. wenn man in der Stadt längere Zeit mal wieder zum shoppen ist.....also ab Ostern...vielleicht.

Schade ist, dass VW zwar beim R jede Menge schönes Zeugs eingebaut hat, was man genau einmal ausprobiert und dann nie wieder....wie z.B. die in 32 Farben auswählbare Ambientebeleuchtung inkl. des kompletten LED-Streifens über das Armaturenbrett...(für das

neongrün...oder neonrosa muss man aber auch der Typ sein....witzig ist es auf jeden Fall....)...dafür aber bei praktischen Dingen gespart hat....die zweite Sonnenblende (für die linke Scheibe) auf der Fahrerseite ist dem Sparwahn zum Opfer gefallen....gerade bei dieser Jahreszeit war die eigentlich immer eine pfiffige Idee.....ob die 3,50€ jetzt das Ergebnis bei VW derart verbessern....hätte man besser drin gelassen....

Ich hätte es ja noch verstanden, wenn dafür endlich mal ne Lösung für die dauerhaft verschmutzte und damit völlig nutzlose Rückfahrkamera umgesetzt worden wäre.....das Ding ist ständig vom Spritzwasser, etc. so verdreckt....das ist wie die Webcam auf dem Brocken bei Schneegestöber....das gab's doch schon mal im Schwenksymbol, damit es eben nicht verschmutzt....aber das war wohl auch zu teuer....Audi hat das beim etron mal richtig gut gelöst....da hat's für die Kamera ne Spritzdüse die man auf dem Touchsreen beim Einlegen des R-Ganges betätigen kann...und schwups....beste Sicht....Anscheinend fahren die VW-Entwickler bei Ihrer Erprobungen entweder nur in Spanien bei 30 Grad....oder niemals Rückwärts...:-)

Beitrag von „coala“ vom 17. Januar 2021 um 18:37

[Zitat von Esprit37](#)

[...] bei praktischen Dingen gespart hat....die zweite Sonnenblende (für die linke Scheibe) auf der Fahrerseite ist dem Sparwahn zum Opfer gefallen [...]

Servus,

die doppelten Sonnenblenden gab's auch schon beim schon beim 7P nur in Verbindung mit dem "Licht und Sicht" Paket. Identisch ist das beim CR 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „Esprit37“ vom 17. Januar 2021 um 18:49

[Zitat von coala](#)

Servus,

die doppelten Sonnenblenden gab's auch schon beim schon beim 7P nur in Verbindung mit dem "Licht und Sicht" Paket. Identisch ist das beim CR 😊.

Grüße

Robert

[Zitat von coala](#)

Servus,

negativ, das ist ein reiner Stepdown-Wandler, der kann "nur" unidirektional von HV auf 12 Volt. Mit dem relativ geringem Energiegehalt der 12-Volt-Batterie wäre allerdings sowieso auch nicht recht viel anzufangen.

Grüße

Robert

jau, aber dann wäre man wenigstens fremdladefähig gewesen....wobei man dann schon sicher ein paar Minuten beim "Spender" den Generator ordentlich rannehmen muss, bevor auf der HV-Seite genug Energie für nen Motorstart vorliegt....mehr als 3,5-4kW kann so ein DCDC aber ja eh nicht....aber gut...so lange fahre ich den dann meistens nie, dass ich mal in die Situation komme....bei einem 15 Jahre alten Modell in 2035 muss man dann mal schauen...:-)

Gruß

Beitrag von „bella_b33“ vom 17. Januar 2021 um 19:31

[Zitat von Esprit37](#)

und schwups....beste Sicht....

Moin,

Drück mal den Wischerhebel ganz nach vorne...egal welcher Gang engelegt ist. Dann wird die Heckscheibe und die RFK mit Wasser gereinigt.

Gruß

Silvio

Beitrag von „Esprit37“ vom 2. Februar 2021 um 19:11

[Zitat von bella_b33](#)

Moin,

Drück mal den Wischerhebel ganz nach vorne...egal welcher Gang engelegt ist. Dann wird die Heckscheibe und die RFK mit Wasser gereinigt.

Gruß

Silvio

Hi Silvio,

jau das funktioniert....hatte mein Vorgänger noch nicht...wobei ich persönlich die Lösung beim etron doch noch ne Spur besser finde. Dort wird ausschließlich die RFK gereinigt...beim Touareg läuft eben auch gleich der Heckscheibenwischer und Sprühdüse mit....und wenn es nach dem Wetter hier mal wieder ordentlich Dreck drauf hat....oder das schön angetrocknet ist, schrapelt es die ersten beiden Wischvorgänge schön die Gummilippe drüber.....bis genügend Wasser aus der Sprühdüse auch auf der Heckscheibe gelandet ist....wobei ich die freie Sicht auf der Scheibe dank RFK ja eigentlich gar nicht benötige.....

Aber in Summe....ja, danke...endlich eine Lösung für ein Problem

Beitrag von „bella_b33“ vom 3. Februar 2021 um 18:42

Moin,

Ja, ich fände eine getrennte Ansteuerung auch netter. Bin eigentlich nicht so der Heckwischer-Nutzer.

Gruß

Beitrag von „Esprit37“ vom 8. Juni 2021 um 10:06

Hallo Forum, lange hier keine Neuigkeiten von meinem Touareg R Hybrid verbreitet, was daran lag, das bisher alles super funktioniert hat...außer die Geschichte mit dem Verbrauch....die aber zu erwarten war....nach ca. 10.600km hat sich der Verbrauch jetzt bei 12 ltr/100km eingependelt.....und das obwohl inzwischen immer schön jeden Abend der Stecker der Wallbox gesteckt wird.....aber eine einzige Autobahnfahrt oder Anhängerbetrieb vernichtet die Anstrengungen in Sekundenschnelle.....

Momentan allerdings ist der Verbrauch = 0....da sich gestern das Getriebe verabschiedet hat....erst gab ein paar Schläge aus der Zahnradkiste...dann ging die Lampe an "Notlauf kein Rückwärtsgang mehr möglich".....ab da ging es nur noch im fest eingelegten Gang (3. oder so) weiter.....anfahen erfolgt voll auf der Wandlerkupplung....bis er dann lossrollt und irgendwann kann man sich so noch bis zum nächsten Parkplatz retten.....sollte aber darauf achten...nicht vorwärts einzuparken...:-). Allerdings ging hin und wieder auch nicht mal der Notlauf rein.....also "Liegenbleiber".

Pannenhilfe-Taste gedrückt....2min später freundliche Dame am Hörer, Ihr kurz die Lage geschildert.....die schaute auch gleich online ins Fahrzeug und meinte "Ihr Getriebe ist wohl kaputt"....ja danke, dass wusste ich auch schon....und ob ich ein E-Auto fahren würde....bei Ihr steht Touareg Hybrid..... 😞na gut, Sie ist ja nur für die Erstkommunikation zuständig...da muss Mann/Frau das auch nicht wissen....aber sehr freundlich mit dem Verweis..."es meldet sich gleich der VW-Notdienst bei Ihnen".

20min später, Anruf von einem Mitarbeiter aus einer "freien Werkstatt"....die übernehmen den Notdienst für den VW-Händler.....denn da hat nach 18:00 keiner mehr Lust sich um VW-Kunden zu kümmern (Anruf Pannenhilfe war 18:15).....also weitere 30min auf den Abschlepper gewartet...Touareg auf dem Hof des VW-Händlers gestellt und dann zur freien Werkstatt....Leihwagen abholen.....alles super...Kollege war hoch motiviert, hat alle Papiere vorbereitet und diese direkt noch mit seinem Privatwagen beim Autohaus reingeworfen.....heute 10:00....noch kein Anruf vom VW-Autohaus...mal sehen ob sich da noch jemand meldet.... bzw. wann die in ihren Briefkasten schauen..... 🙄 .

Beitrag passt eventuell nicht ganz hierher....aber der Titel sagt ja "...erste Eindrücke".....nach 6 Monaten kann man das wohl noch gelten lassen.... 😊 .

Gruß

Beitrag von „coala“ vom 8. Juni 2021 um 10:54

Zitat von Esprit37

[...] Beitrag passt eventuell nicht ganz hierher....aber der Titel sagt ja "...erste Eindrücke".....nach 6 Monaten kann man das wohl noch gelten lassen.... 😊.

Gruß

Servus,

in jedem Fall passt das, zumal wir ja noch nicht so viele Kollegen mit einem R/eHybrid im Forum haben, etliche aber mit so einem Fahrzeug liebäugeln dürften und da "richtige" Erfahrungsberichte sehr erwünscht sind.

Gute Besserung für dein Auto, mögen sie ihn schnell und zu deiner Zufriedenheit wieder reparieren!

Grüße

Robert

Beitrag von „Esprit37“ vom 28. Juni 2021 um 16:15

Der Touareg macht gerade mal ne Auszeit beim VW-Händler.....Mechatronik vom Getriebe defekt....Lieferzeit für das Ersatzteil....4 Wochen!! Muss wohl noch im Suezkanal festhängen.....

Dank Mobilitätsgarantie gibts ja von VW nen Leihwagen.....für genau 3 Tage....danach dann nur noch auf eigene Kosten....Für ein 110.000€ Auto...das 6 Monate alt ist und 10.000km runter hat.....das ist Kundenservice pur....Da sag noch einer, dass max. 1 Auto pro Haushalt ausreichend ist.....4 Wochen Mietwagen vom Händler, dafür kann man sich ja schon nen kleinen Gebrauchten kaufen.....also wird bis Mitte Juli jetzt wieder der Gute alte BMW-X5 Reihen-Sechszylinder bewegt.....:-)

Beitrag von „Esprit37“ vom 26. Oktober 2021 um 08:59

Neuigkeiten aus dem Kuriositätentheater, leider komme ich nicht umhin meine neuesten Erfahrungen mit dem Touareg R PHEV hier im Forum zu veröffentlichen, weil es so unglaublich ist, dass man langsam glaubt bei "Versteckte Kamera" gelandet zu sein.

Was ist passiert: Anfang Juni musste das Fzg. ja wegen eines Fehlers im Getriebe (Rückwärtsgang nicht mehr einlegbar) in die Werkstatt....Hinweis von der freundlichen Werkstatt: Ersatzteil kann erst in 4 Wochen bestellt werden, da derzeit noch gar nicht im Ersatzteilkatalog verfügbar (das ja mal geil, die verkaufen bei VW ein Auto und können es gar nicht im Feld reparieren lassen, weil es die Ersatzteile gar nicht bei der OLG gibt). Der Werkstatt kann man da keinen Vorwurf machen. Also 4 Wochen Leihwagen fahren....Anfang Juli nachgefragt....Antwort: Neuer Liefertermin im System für das Ersatzteil wurde auf den 15.08. geschoben.....ok.....also weiter 4 Wochen den Leihwagen gefahren.....Anfang August mal nachgefragt....Antwort: Liefertermin ist jetzt der 15.09.....dann aber ganz bestimmt.....Im September nicht mehr nachgefragt, weil eh den Glauben verloren.....Am 13. Oktober!! (also nach > 4 Monaten) dann tatsächlich der Anruf "Ihr Fzg. ist fertig".....der stand nun auch 4 Monate beim Händler unter dem Baum....wurde freundlicherweise sogar gewaschen...nur die 2kg Blätter aus dem Motorrad/Wasserkasten wollte man wohl nicht entfernen....egal....Auto wieder da, alles gut, bis auf die recht harten 3-2 Rückschaltungen bei kaltem Motor/Getriebe.....letzte Woche Freitag wollte ich noch schnell Waschen und Tanken, damit es am Samstag zur Abenteuer Allrad nach Bad Kissingen gehen kann.....leider zu früh gefreut....auf dem Weg zur Tankstelle rote Lampe "Getriebe Fehler, bitte Fzg. sicher am Strassenrand ausrollen lassen"....."Fzg. abstellen und gegen wegrollen sichern, da Parksperre nicht verfügbar".....oh Mann!....Zündungswechsel hilf nur insofern, dass der Hinweis kam "Bitte Fzg. in die Werkstatt bringen".....zum Glück war die PHEV-Batterie 1/4 voll...denn der fuhr nur noch elektrisch die letzten 3km....bis zum VW-Kundendienst....da steht er jetzt wieder....Diagnose "Fehler im Getriebe".....also wieder Leihwagen ...nach gerade mal 1 Woche.....wenn es nicht so traurig wäre, könnte man drüber lachen.....da VW anscheinend weder weiß was sie verkaufen, und inzwischen auch den Kunden als Testfahrer benutzen....ist der Lessons-Learned Effekt für mich "der nächste wird ein Defender"! Mich hat der Laden als Kunden endgültig verloren....Leider

Beitrag von „curio“ vom 27. Oktober 2021 um 13:46

..versuch mal einen Genesis. Da kümmern Sie sich um alles, inklusive Abholung und Ersatzfahrzeug zum Pauschalpreis, qualitativ war das Auto bei der Testfahrt auch absolut ok.

Ich finde das allein schon aufgrund des Servicekonzepts absolut attraktiv, so gut mir der Touareg auch abseits der Betreuung gefällt.

Viel #Erfolg

Achim

Beitrag von „moby711“ vom 2. November 2021 um 07:34

Servus Esprit37,

eigentlich wollte ich Dir zu Deinem schönen neuen R gratulieren, was mir nach Lektüre Deiner bisherigen Leidensgeschichte aber zunehmend schwer fällt... 🙄

Ich hatte auch kurz mit einem CR Hybrid geliebäugelt, mir wurde dann aber schnell klar, dass so ein Fzg nicht zu meinem Strecken-/Fahrprofil passt (wenn kein HomeOffice dann 130km einfach zum Büro). Klar ist so ein 3Ltr V6 nicht gerade undurstig und wenn während der Fahrt noch der Akku aufgeladen wird, sind es bestimmt nochmal 2Ltr mehr. 🤔

Dass VW aber so unvorbereitet und übereilt Fahrzeuge abverkauft und den Kunden unbezahlten aber zahlenden Testfahrer spielen lässt, das ist mehr als grenzwertig.

Getoppt wird das noch durch die Kosten des Leihwagens und den Übergabezustand (Stichwort Blattwerk).

Ich kann Deine Enttäuschung nur allzu gut verstehen. Eigentlich fassungslos fallen mir keine weiteren Formulierungen dazu ein... unglaublich! 🤔👉

Wünsche Dir trotzdem, dass sich alles "wieder einrenkt" und Du das Fahrzeug findest, welches Dir zuverlässig Freude bereitet!

Alles Gute

Grüße

Andreas

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. November 2021 um 20:40

[Zitat von moby711](#)

Dass VW aber so unvorbereitet und übereilt Fahrzeuge abverkauft und den Kunden unbezahlten aber zahlenden Testfahrer spielen lässt, das ist mehr als grenzwertig.

Naja, ganz so neu ist das Konzept ja nicht. Die gleiche Technik gibt es schon seit einigen Jahren im Konzernbruder Cayenne Hybrid, von daher sollten hier eigentlich schon genug Erfahrungen von Kunden da sein, sodass man eigentlich kein Testfahrer als Toaureg Hybrid Fahrer sein sollte.

Aber was man sich in dem Fall geleistet hat, ist schon sehr grenzwertig, da würde ich auch die Marke wechseln. Fehler können ja passieren, aber dann sollte man dazu stehen und sie möglichst schnell beheben.

Beitrag von „moby711“ vom 3. November 2021 um 21:12

Servus Hannes,

ich gebe Dir recht, dass das Testfahrerkonzept nicht neu ist. Die Art und Weise, wie man dem Problem begegnet ist, scheint daher eher grenzwertig, so passts wieder.

Wenn die Automarke für mich dann keine Alternativen böte (dann mit anderem Servicepartner) würde ich sehr wahrscheinlich auch die Marke wechseln wollen, in der Hoffnung, nicht vom Regen in die Traufe zu kommen.

Den Händlern gehts anscheinend zu gut... 🤔

Grüße

Andreas

Beitrag von „coala“ vom 3. November 2021 um 22:01

[Zitat von moby711](#)

[...] Den Händlern gehts anscheinend zu gut... 🤔 [...]

Servus Andreas,

ohne das jetzt näher ausführen zu wollen: Das ist leider nicht der Fall. Da stinkt der Fisch mittlerweile vom Kopf.

Grüße

Robert