

ehybrid Verbrauch + Fragen

Beitrag von „Camper24“ vom 30. Juni 2024 um 10:44

Hallo zusammen,

ich stehe vor der Kaufentscheidung mir einen Touareg ehybrid 01/2021 zu kaufen.

Aktuell fahre ich noch einen Jeep Grand Cherokee WK2 Summit Diesel mit 250PS.

Ich wohne auf der Schwäbischen Alb, wo es hügelig ist und habe nur Kurzstrecke zur Arbeit.

Im Urlaub fahre ich mit einem Wohnwagen ca. 5 mal im Jahr.

Ich hatte in 8 Jahren Jeep einmal das Problem mit dem DPF, wo ich dann zum freundlichen musste .

Daher dachte ich wäre der ehybrid eine gute Wahl, sieht innen wie aussen gut aus und ist auch ohne E- Antrieb gut motorisiert.

Nun habe ich aber in viele in Youtube Videos und anderen Foren gelesen, dass der Touareg trotz seines Preises nicht so hochwertig verarbeitet ist wie ein Mercedes GLE. Das Entertainment sei langsam (Navi).

Der Spurhalte Assistent verlang dann dass mann ziehmlich kräftig das Lenkrad bewegen muss, was bei längeren Autobahn Fahrten doof ist.

Er würde plötzlich Bremsen, obwohl keine Geschwindigkeitsreduzierung ist.

Hat der ehybrid auch so eine „Gedenk Sekunde“ bis er auf die Gasannahme reagiert, wie der Diesel?

Nun sagen viele, der Hybrid ist vom Verbrauch sehr hoch.

Wie sind eure Erfahrungen mit dem Verbrauch und den Folgekosten (Bremsen Wechsel, Ölwechsel,..)

Stimmen die negativen Aussagen?

Oder würdet ihr doch zu einem Diesel raten ?

Ist jemand evtl. von einem Mercedes GLE auf Touareg umgestiegen, oder kann hier seine Erfahrung schreiben ?

Vielen Dank und Gruss, Stefan

Beitrag von „baerbaer“ vom 30. Juni 2024 um 11:25

Ich fahre den eHybrid (Motor mit 380PS) seit ca. 3 Monaten und kann dir gern Feedback geben:

Reichweite:

Ich hab die 46km Batterie-Reichweite eher für einen Marketing-Gag von VW gehalten, komme aber sogar 50km rein elektrisch. Im Winter rechne ich mit ca. 30-35 km pro Ladung.

Auf 100km habe ich einen durchschn. Benzinverbrauch von 2,5 - 3 Liter. Wenn lange Autobahnstrecken dazu kommen dann ca. 7 Liter im Hybridmodus.

Plastik im Innenraum? Ich finde den Touareg Innen wie außen einfach toll! Mit so einer Aussage verkaufen sich aber natürlich keine YouTube Videos ☹ ☹

InnovisionCockpit (Entertainment) geht absolut flott und ohne Verzögerungen bei mir.

Spurhalteassistent macht natürlich auf sich aufmerksam wenn man die Fahrspur verlässt ... aber so solls ja auch sein! Abbremsen aufgrund der Verkehrszeichen-Erkennung nutzt der Wagen zum rekuperieren - das war für mich als Dieselfahrer natürlich ungewohnt, passt aber!

Und Nein, Nachdenken tut der Hybrid auf keinen Fall beim Beschleunigen aus dem Stand!!

Liebe Grüße Chris

Beitrag von „coala“ vom 30. Juni 2024 um 11:26

Servus Stefan,

für die beiden PHEV gibt es hier einen ausführlichen Fahrbericht, da kannst du dich schon mal informieren:

Thema

[Vorstellung und Fahrbericht Touareg R und eHybrid "Touareg Hybrid Drive" bei Braunschweig](#)

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...



coala

3. Oktober 2020 um 19:43

Zu deinen Fragen ganz kurz:

- Der Lane Assist benötigt natürlich keine erhöhten Lenkkräfte, gemeint ist da, dass man bei Geradeausfahrt ab und an mal am Lenkrad "wackeln" muss, weil das Ding sonst mault a la "Hände ans Lenkrad". Das betrifft Leute die geradeausfahren können (mich zum Beispiel...) und nicht ständig am Lenkrad korrigieren. Mit Einführung des kapazitiven Lenkrad und dessen Hands-on-Erkennung ist das Problem gelöst, dein Fahrzeug sollte hier gar nicht mehr betroffen sein.

- Die zwei PHEV düsen sofort ohne Gedenksekunde los, so lange nur eine Restladung der Batterie vorhanden ist. Und das ist sie in der Regel, man kann das auch steuern übers Menü. Die 136 E-PS kaschieren die Anfahrverzögerung einwandfrei.

- Der V6 3.0 im Touareg braucht in etwa genauso viel oder wenig Sprit, wie der V8 4.0, den ich aktuell beim Q8 fahre. Im Schnitt liege ich bei echten 12,19 l / 100 km/h, wobei das bei mir einiges an unvermeidlichen Kurzstrecken dabei ist. Wenn du dich mit dem V6 TFSI auf der AB um die 130 - 140 km/h bewegst, dann kommst du so mit 11 Litern hin. Beim V6 TDI sind das zum Vergleich 8,5 bis 9 Liter.

- Mit dem Wohnwagen am Haken steigt die Verbrauchsdifferenz zum Diesel deutlich an, rechne hier mit rund 16 l /100 km/h, sobald die Batterieladung erst mal aufgebraucht ist, was ruck zuck der Fall ist. Da punktet der Diesel dann sehr deutlich.

Du musst halt abwägen, ob du die 5 x Wohnwagen-Urlaub im Jahr als ungebührliche Auslagen in Sachen Spritverbrauch siehst oder sich das in Gegenüberstellung mit deinen besagten täglichen Kurzstrecken dann vielleicht sogar wieder rechnet, aufgrund der bei dir im reinen E-betrieb zurückzulegenden Strecken.

Meine ganz persönliche Ansicht: Der V6 TDI ist ein toller Motor - wenn er denn mal rollt. Leider träge beim Losfahren und im Stadtverkehr. Kannst du einen V8 TDI kriegen, dann nimm den, das ist ein super sparsames und viel Spaß bereitendes Aggregat, die perfekte Lösung für dieses

Auto.

Der V6 TFSI ist (ohne E-Boost) halt ein "0815-Motor". Ja, er reicht, aber beim hohen Gewicht des Touareg wirkt er stets etwas angestrengt und so richtig Spaß macht er auch nicht, speziell auch in Relation zum Verbrauch betrachtet. Mit den 340 PS bist du in der Praxis auch nicht schneller unterwegs als mit den 286 beim Diesel. Und genau deshalb fahre ich jetzt aktuell den Audi, weil VW den V8 TDI aus dem Programm genommen hat und mich bei meinem CR V6 TDI die Anfahrtschwäche komplett genervt hat. Das ist freilich auch etwas von der Gegend abhängig, aber hier rund um München wimmelt es von Kreisverkehren, rechts vor links innerorts usw., da ist das ein regelrechtes Sicherheitsrisiko mit dem verzögerten Ansprechverhalten.

Grüße

Robert

Beitrag von „Björn“ vom 30. Juni 2024 um 11:46

Hallo Stefan,

ich bin bis vor kurzem einen Touareg R eHybrid gefahren.

Wenn sehr viel Kurzstrecke zu deinem Fahrprofil gehört, dann ist der eHybrid wahrscheinlich ideal für dich. Gerade da kann der eHybrid seinen Trumpf ausspielen.

Selbst mit schweren Anhängern fährt der eHybrid sehr souverän.

Die von Christ und Robert genannten Verbrauchswerte kann ich bestätigen.

Viele Grüße

Björn

Beitrag von „NewDriver“ vom 30. Juni 2024 um 17:28

Hallo Stefan, auch ich möchte die genannten Verbrauchswerte bestätigen. Da ich aber die AB soweit möglich mit 180-200 Km/h

hinter mich bringen möchte, ist mein Verbrauch auch etwas "besser" 😞

Aber mein Vorheriger Diesel mit 245 Ps hatte im gesamt Durchschnitt bei 11 Jahren und 150000 km einen Verbrauch von 11,40l/100km (lt. Tank App).

Grüße Detlef

Beitrag von „Camper24“ vom 30. Juni 2024 um 21:51

Hallo zusammen, erst einmal vielen Dank für eure nette und informativen Informationen.

Wie sind denn die Kosten für Bremsscheiben und Beläge Wechsel und Ölwechsel? OK?

Wie ist der Service von VW? Wir haben bei uns Fa. Bierschneider, die haben noch nicht einmal rechte Lust, wenn ich sage dass ich mich für solch ein Auto interessiere und ca. 50-60T ausgeben möchte. Da ist Mercedes und Porsche schon anders hinterher.

Vielleicht ist es aber auch nur diese Firma bei uns.

Hat jemand von euch mal einen Mercedes GLE gefahren mit dem MBUX System (KI gestützt) und kann hier etwas im Vergleich zum Touareg sagen ?

Gruss Stefan

Beitrag von „Camper24“ vom 30. Juni 2024 um 22:05

[baerbaer](#) die 2,5-7 l im hybrid Modus, gelten nur, solange die Batterie geladen ist?

Ist der Verbrauch denn auch so, wenn du z.B. 200Km fährst, da die Batterie ja während der Fahrt mit geladen wird ?

Mit was für Stromkosten muss ich ansonsten zusätzlich auf 100Km rechnen?

[coala](#) die 12l (16l mit Anhänger) sind im nicht Hybrid Modus ?

Also nur der Verbrenner alleine ?

Ansonsten wären es ja $12 \times 1,85.- = 22,20 + X$ für Strom = ??/ 100Km

Beim Diesel $9 \times 1,60.- = 14,4.- / 100Km$

Gruss, Stefan

Beitrag von „coala“ vom 30. Juni 2024 um 22:27

[Zitat von Camper24](#)

[...] [coala](#) die 12l (16l mit Anhänger) sind im nicht Hybrid Modus ?

Also nur der Verbrenner alleine ?

Ansonsten wären es ja $12 \times 1,85.- = 22,20 + X$ für Strom = ??/ 100Km

Beim Diesel $9 \times 1,60.- = 14,4.- / 100Km$ [...]

Servus Stefan,

bei den Verbrauchsangaben wird ja sehr gerne ein wesentlicher Faktor unterschlagen.

Netto hast du 14,3 kWh Batteriekapazität. Damit kommst du elektrisch - mit Glück - etwa 40 km weit. Das macht, aktuell nehmen wir mal 30 Cent die Kilowattstunde, bereinigt um den Ladewirkungsgrad, dann rund 5 Euro auf 40 km oder eben ca. EUR 12.- für 100 km. Danach, wenn die Batterie leer ist, fährst du einen reinen V6 3.0 TFSI mitsamt seinem angestammten Verbrauch, zzgl. den gerundet 170 kg Zusatzgewicht der E-Komponenten.

Gerne wird das alles ja so hingestellt mit dem (Benzin)Verbrauch, als koste elektrischer Strom schlichtweg nichts und man spricht dann von Verbräuchen von 2 oder 3 Litern Ottokraftstoff auf 100 km, was ach so billig wäre. Das aber kommt aber nur damit zustande, wenn du eben täglich kurze Strecken fährst und die Batterie dann wieder in der Garage auflädst - um dann am nächsten Tag wieder den Großteil elektrisch zu fahren.

Selbiges ist freilich eine Milchmädchenrechnung. Lohnend bestenfalls dann, wenn du eine PV-Anlage auf dem Dach hast, viel Kurzstrecke fährst und das Fahrzeug laden kannst wenn die Sonne scheint oder du einen Batteriespeicher (leider begrenzter Lebensdauer mit entsprechenden Wiederbeschaffungskosten) hast.

Dazu sind kaufmännisch noch die Kosten für die Erneuerung der Batterie im Fahrzeug hinzu zu kalkulieren, welche spätestens nach acht Jahren am Ende ist und dann mit einem Betrag von (Preis heute) etwa 20.000 Euro inkl. Einbau zu berücksichtigen ist.

Lohnt sich das also alles? Ja, für dich, wenn du das Fahrzeug im Leasing hast und/oder es vor dem Lebensdauerende der Batterie noch halbwegs zu verkaufen vermagst. Kaufst du das Auto und willst es länger halten, dann brauche ich hierzu nichts zu sagen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Björn“ vom 30. Juni 2024 um 22:39

[Zitat von coala](#)

Danach, wenn die Batterie leer ist, fährst du einen reinen V6 3.0 TFSI mitsamt seinem angestammten Verbrauch, zzgl. den gerundet 170 kg Zusatzgewicht der E-Komponenten.

Das ist so nicht korrekt, einen reinen Verbrennerbetrieb gibt es beim eHybrid nicht. Es wird immer im Hybridmodus gefahren, auch wenn die Batterie fast leer ist, durch Rekuperation wird immer ein bisschen nachgeladen, dass reicht dann aus, um beim Anfahren zu unterstützen und zeitweise den Verbrenner abzuschalten.

Ich hatte einen zusätzlichen Verbrauch von ca. 9 kWh auf 100 km.

Im Alltagsbetrieb konnte ich fast ausschließlich elektrisch fahren und war mit einem sehr niedrigen Benzinverbrauch unterwegs.

Beitrag von „coala“ vom 30. Juni 2024 um 22:51

[Zitat von Björn](#)

Das ist so nicht korrekt, einen reinen Verbrennerbetrieb gibt es beim eHybrid nicht. Es wird immer im Hybridmodus gefahren, auch wenn die Batterie fast leer ist, durch Rekuperation wird immer ein bisschen nachgeladen, [...]

Das ist so nicht korrekt. Fährst du (ja, es gibt auch Überland und Autobahnstrecken und nicht nur Wolfsburger Stadtverkehr) schlichtweg einigermaßen konstant dahin, dann profitierst du

eben null komma null von einer, hier nicht vorhandenen, Rekuperation. Das betrifft speziell Fahrten mit Anhänger oder Wohnwagen auf der AB in den Urlaub, worum es dem Themenersteller ja auch zum Teil ging.

Wo nicht gebremst wird, da auch 0 % Rekuperation.

Beitrag von „Björn“ vom 30. Juni 2024 um 22:58

Ortseingänge, Tempolimits usw. führen dazu, dass man abbremsen muss und das reicht schon aus. Auch schwere Anhänger helfen da mit. Klar, rein elektrisch geht dann nicht viel, aber für den Hybridbetrieb reicht es.

In Skandinavien konnte ich so den Verbrauch auf unter 8 l pro 100 km reduzieren.

Beitrag von „Camper24“ vom 1. Juli 2024 um 07:38

Hallo, d.h. der Motor selber kann den Akku nicht laden, sondern nur durch Rekuperation ?

Ist das mit der Batterie und den 8 Jahren Lebensdauer tatsächlich so?

Ich meine Toyota gibt 15 Jahre Garantie auf die Batterie.

Beitrag von „baerbaer“ vom 1. Juli 2024 um 10:02

Zum Benzinverbrauch: Meine Angaben sind natürlich für Fahrten, bei denen die Batterie zu Fahrtbeginn voll geladen ist; d.h. Kurzstrecken fahre ich unter 3 Liter und bei Langstrecken mit Autobahn benötige ich ca. 7 Liter Benzin auf 100km.

Und wie coala richtig geschrieben hat, kostet natürlich auch der E-Anteil Geld - bei meinem derzeitigen privaten Strompreis von 18C und einem eVerbrauch von 22kWh/100km sind das Eur 4/100km. Bei mir aktuell ca. 20% von den reinen Benzinkosten wenn ich den Wagen ohne Batterie mit 10-11l/100km Benzin fahren würde.

Alle Informationen zum Verbrauch hängen natürlich stark mit meinem Fahrverhalten zusammen... und dann ziehst du eben aus allen Antworten hier deine Schlüsse für den Kaufentscheid 😊

Halte uns doch bitte auf dem Laufenden wofür du dich entscheidest und schreib hier vielleicht auch mal ein paar Unterschiede zum GLC rein - gerne nachdem du beide Probe gefahren bist.

Ig Chris

Beitrag von „coala“ vom 1. Juli 2024 um 10:25

[Zitat von Camper24](#)

Hallo, d.h. der Motor selber kann den Akku nicht laden, sondern nur durch Rekuperation ?

Ist das mit der Batterie und den 8 Jahren Lebensdauer tatsächlich so?

Ich meine Toyota gibt 15 Jahre Garantie auf die Batterie.

Servus,

doch, der Verbrenner kann die Batterie laden. Du hast via Menü mehrere Einstellmöglichkeiten, wie die Batterieladung genutzt werden soll. Hier kannst du z.B. einstellen, dass die Ladekapazität einen bestimmten Stand nicht unterschreiten soll, du die Batterieladung komplett nutzen möchtest, oder aber eben auch, dass die Batterie während der Fahrt aufgeladen werden soll. Letzteres ist allerdings natürlich die kostspieligste Lösung, den Benzinverbrauch betreffend. Aber es geht problemlos.

Ich kann dir durch entsprechende Vorfälle aus dem Bekanntenkreis versichern, dass speziell die hoch belasteten Batterien der PHEVs bereits nach überschaubarer Zeit spürbar an Kapazität einbüßen. So ziemlich zeitgleich zum Ende der Batteriegarantie bewegt man sich dann knapp an der prozentual noch garantierten Kapazität im Vergleich zum Neuzustand.

Der (richtige) Test zur Ermittlung der Restkapazität ist kostenpflichtig und von dir selber zu bezahlen. Stellt sich hier heraus, dass dein Fahrzeug unterhalb des zulässigen Sollwerts liegt, dann wird die Batterie nicht (wie oft geglaubt) durch ein neues Exemplar ersetzt, mit dem du dann wieder den gleichen Zeitraum wie beim Neufahrzeug fahren kannst, sondern entweder dein Batteriepack "repariert", oder aber durch ein bereits aufgearbeitetes Batteriepack ersetzt.

Das bedeutet, dass hier jeweils so viele einzelne Zellen ersetzt werden (die schlechtesten im Verbund), bis es wieder über der (z.B.) 70%-Grenze liegt. Da die Einzelzellen natürlich einigermaßen eng tolerierte Kapazitätsgrenzen haben, in der Batterie der gleichen Beanspruchung unterliegen und als Serienprodukt den identischen Herstellungsprozess durchlaufen, ist es klar, dass auch der Rest der verbleibenden Zellen in überschaubarer Zeit genauso an Kapazität verlieren, wie die bereits getauschten Einzelzellen.

Es steckt in den heutigen Batterien ja auch nichts anderes drin, als die üblichen Li-Ion-Zellen. Insofern ist auch die Lebensdauer in etwa vergleichbar. Man versucht halt im Kfz-Einsatz durch alle möglichen Beschränkungen in Sachen Ladetemperatur, Ladestrom, Kühlung etc. die Haltbarkeit zu maximieren, aber da laufen nun mal bei jeder Ladung und Entladung unumkehrbare chemische Alterungsprozesse ab, welche die Lebensdauer begrenzen.

Die PHEV-Batterien leiden besonders, weil hier das Verhältnis Entladestrom im E-Betrieb vs. Motorleistung (und damit prozentualen Entladestrom) sehr ungünstig ist. Auch deshalb sind hier, neben Kostengründen, selten Schnelllader verbaut, um die Batterien nicht auch noch durch hohe Ladeströme zusätzlich zu beanspruchen. Apropos Schnellladung: Bei reinen EBVs gilt die Batteriegarantie bei den meisten Herstellern auch nur dann, wenn du eine bestimmte Anzahl an Schnellladung nicht überschreitest.

Angaben wie 15 Jahre sind Marketing und in der Praxis natürlich mit der jetzigen Batterietechnik nicht machbar. Kann dir als Kunde egal sein, denn die flicken dir halt - wie bei VW auch - zum Ablauf dieses Zeitraums wieder ein knapp "gutes" Batteriepack zusammen.

Das ist auch eine Mischkalkulation für die Hersteller, speziell bei den PHEVs, die ja viele Kunden, speziell Geschäftskunden nur aus steuerlichen Gründen (0,5 % Regelung) kaufen/leasen und dann den Batteriebetrieb gar nicht oder nur geringfügig nutzen. Damit hält der Akku dann natürlich deutlich länger. Ich hatte kürzlich einen Q5 PHEV als Leihfahrzeug, bei Übergabe war die Batterie komplett leer. Zuhause angekommen wollte ich das Ding aus Interesse wie er sich dann fährt aufladen. Und was war? Auch hier lag (wieder mal...) das Ladekabel noch in der transparenten Kunststofftüte eingeschweißt im Fahrzeug.

Grüße

Robert

Beitrag von „dogfather“ vom 1. Juli 2024 um 10:26

[Zitat von Björn](#)

Ortseingänge, Tempolimits usw. führen dazu, dass man abbremsen muss und das reicht schon aus. Auch schwere Anhänger helfen da mit. Klar, rein elektrisch geht dann nicht viel, aber für den Hybridbetrieb reicht es.

In Skandinavien konnte ich so den Verbrauch auf unter 8 l pro 100 km reduzieren.

Auf der Autobahn und mit Anhänger dran, gibt es meistens eher wenige Ortseingänge und auch Tempolimits halten sich da in Grenzen! Also fährt man 99% auf Benzin! Einer meiner Jäger hat einen solchen Touareg und braucht real zwischen 11 und 16 Litern (ohne / mit Anhänger) auf 100 km! Ist ein Firmenwagen, deshalb egal...aber privat würde ich so etwas nie fahren wollen....weil eben teuer im Verbrauch

LG

Mike

Beitrag von „coala“ vom 1. Juli 2024 um 11:22

Servus,

diese Verbrauchsfragen sind halt ein ewiges Stammtischthema. Ich bin den "R" ja zwei Tage im Raum Braunschweig und dem Harz gefahren, mit Verbräuchen von gut 11 l/100 km bis deutlich über 14 l, wenn es im Harz bergauf ging. Da wäre mein damaliger V8 TDI insgesamt mit etwa 3 Litern weniger ausgekommen, bei dem Fahrprofil.

Man darf - in der Gesamtbetrachtung - ja auch immer nicht vergessen, dass man zusätzlich zum Benzinverbrauch ja auch noch die gut 14 kWh Energieinhalt der Batterie aufzehrt - je nach Einstellung des Fahrmodus und natürlich vor allem in Abhängigkeit der am Stück gefahrenen Strecke. Real betrachtet liegt der reguläre Energieverbrauch eines Touareg bei über 30 kWh, also in der Summe Benzin + el. Energie.

Ein Sparwunder sind die beiden Touareg PHEV ganz sicher nicht, gegen den V6 TDI haben die keine Chance. Wobei immerhin beim "R" aber dann der Fahrspaß von 461PS Systemleistung gegenüber den 286 PS beim Diesel gegenübersteht. Und die Anfahrschwäche ist auch passé.

Den Angaben von Björn schenke ich allerdings zu 100 % Glauben, der ist das Auto auch deutlich länger gefahren als ich, nämlich 6 Monate. Nur ergeben sich da natürlich von Fall zu Fall Unterschiede in den Fahrprofilen, hier im Vergleich schon geografischer Natur, denn im Gegensatz zu Raum WOB, bewege ich mich hier im Freisinger Umland eben überwiegend in einer "Hügellandschaft".

Was das ausmacht, das sieht man beim Verbrauch meines jetzigen Fahrzeugs, wo ich bei normaler Überlandfahrt (hier war das die Strecke nach Ingolstadt über Landstraßen und durch Ortschaften) selbst mit dem V8 Benziner auf (echte, die Anzeige stimmt hier aufs Zehntel) Verbräuche um die 9 l/100 km komme. dazu braucht es dann aber keinen PHEV. Der punktet eben hauptsächlich bei Kurzstrecken und in der Stadt, wenn die Batterieladung genutzt werden kann.

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

Ich persönlich bin kein großer Fan davon, da ich die 136 PS beim Touareg in Verbindung mit dem hohen Gewicht für etwas untermotorisiert halte. Das passt meines Erachtens nicht zu dieser Fahrzeugklasse und dem Anspruch an das Auto. Klar, man kann damit fahren. Aber will ich das, dass ich auf nicht mal ein Drittel der regulären Motorleistung begrenzt durch die Landschaft rolle? Das ist für mich nichts Halbes und nichts Ganzes.

Porsche hat beim Cayenne ja nachgelegt mit nun 176 PS und vor allem einer 25,9-kWh-Batterie, sowie einem 11-kW-Schnelllader. Das ist dann schon eher was, insbesondere die deutlich vergrößerte Batteriekapazität betrachtet. Und Audi macht das in Sachen Leistung und Batteriegröße ganz genauso, bloß VW hat hier leider geschlafen und beim Facelift die überschaubare Leistung und Reichweite unverändert gelassen.

Die effizienteste Lösung war der V8 TDI, der fast auf dem Verbrauchsniveau des V6 TDI liegt und dazu eine Menge Spaß durch seine enorm souveräne Kraftentfaltung macht. Wäre VW beim Touareg PHEV den Weg von Porsche und Audi gegangen, insbesondere auch, was die dortige Verfügbarkeit von Allradlenkung und eWAS betrifft, dann würde ich jetzt wohl Touareg "R" fahren. Hat man aber nicht gemacht und sich damit beim Facelift bei den beiden PHEV nach ganz hinten im Vergleich zu den Mitbewerbern bugsiiert.

Für Kunden, welche die 0,5%-Regelung nutzen können, bleibt er dennoch interessant. Private Nutzer, die viele lange Strecken fahren, gegebenenfalls noch mit Anhänger, die werden wirtschaftlich davon nicht profitieren.

Grüße

Robert

Beitrag von „Sellek“ vom 1. Juli 2024 um 12:42

Hallo zusammen

ich fahre den V 8 und hauptsächlich in München rum und habe ein Durchschnittsverbrauch von 10 l

Und wenn ich Autobahn fahre dann lass ich ihn auch laufen.....

anbei Bild vom Verbrauch

Gruß Hubert

Beitrag von „baerbaer“ vom 1. Juli 2024 um 14:40

[Zitat von coala](#)

Ein Sparwunder sind die beiden Touareg PHEV ganz sicher nicht,

Da geb ich dir absolut recht! Den Touareg kauft man sich nicht weil man ein kostengünstiges, sparsames Auto haben möchte - das gilt letztlich auch für den Hybrid!

Den Touareg kauft man, weil man eben den Touareg haben möchte ... mit all dem Komfort, der schönen Optik und weil man Cruisen statt Rasen möchte.

Die Hybrid-Batterie ist da ein nettes Add-on für mich ☐☐

Beitrag von „Camper24“ vom 1. Juli 2024 um 17:01

Danke für eure Informationen.

Die größten Sorgen machen mir die Aussage mit dem Akku.

Wenn ich jetzt ein 3 Jahre alten eHybrid kaufe ist der Akku in 5 Jahren evtl. um die 70%. Vielleicht bekomme ich noch einen Zellentausch, aber wenn ich das Auto dann mit ca. 10

Jahren Alter verkaufen möchte, kauft es niemand mehr, da wegen dem Akku ein wirtschaftlicher Totalschaden.

So sieht es aus!

Schade, obwohl er mir eigentlich gefällt und eben wegen der PS und ohne Anfahrtsschwäche.

Evtl. noch einen V8 TDI holen? Aber dann habe ich wieder Sorgen mit den Kurzstrecken.

Beitrag von „Björn“ vom 1. Juli 2024 um 17:02

[Zitat von dogfather](#)

Auf der Autobahn und mit Anhänger dran, gibt es meistens eher wenige Ortseingänge und auch Tempolimits halten sich da in Grenzen! Also fährt man 99% auf Benzin! Einer meiner Jäger hat einen solchen Touareg und braucht real zwischen 11 und 16 Litern (ohne / mit Anhänger) auf 100 km!

Ist halt sehr stark abhängig vom persönlichen Fahrprofil. Auf 11000 km habe ich nur rund 8 l/100 km verbraucht und 9 kWh. 50 % Autobahn und jeweils ca. 25 % Stadt/Landstraße. Ich habe aber auch immer wenn möglich geladen.

Im Winter funktioniert der Hybrid nicht optimal, da muss erst die Batterie warm werden. Unter -3 °C ist der reine E-Modus bei mir nicht verfügbar gewesen.

Viele Grüße

Björn

Beitrag von „baerbaer“ vom 2. Juli 2024 um 09:12

[Zitat von Björn](#)

Im Winter funktioniert der Hybrid nicht optimal, da muss erst die Batterie warm werden. Unter -3 °C ist der reine E-Modus bei mir nicht verfügbar gewesen.

Das wusste ich noch gar nicht, dass es bereits knapp unter Null "problematisch" wird für die Batterie. Erwacht der eModus dann nach einigen Kilometern wieder, wenn dem Wagen warm

geworden ist? ☐☐

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Juli 2024 um 20:39

[Zitat von baerbaer](#)

Das wusste ich noch gar nicht, dass es bereits knapp unter Null "problematisch" wird für die Batterie.

Ich vermute mal eher, dass man den Verbrennungsmotor nicht dauernde Kaltstarts zumutet und so den Motor zumindest mal einigermaßen auf Betriebstemperatur bringen möchte.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 2. Juli 2024 um 21:31

Servus zusammen,

kurz zur Klärung bezüglich Nichtverfügbarkeit rein elektrisches Fahren bei niedrigen Umgebungstemperaturen: Es ist Batterieschutz. Die im Verhältnis zur Batteriekapazität relativ hohen Entladeströme im E-Betrieb gingen zu sehr auf die Lebensdauer, dazu liefert die Batterie obendrein noch eine deutlich verminderte Kapazität. Damit käme man nicht weit. Und so hat man das eben zum Komponentenschutz entsprechend programmiert.

Grüße

Robert

Beitrag von „Björn“ vom 3. Juli 2024 um 20:44

[Zitat von baerbaer](#)

Das wusste ich noch gar nicht, dass es bereits knapp unter Null "problematisch" wird für die Batterie. Erwacht der eModus dann nach einigen Kilometern wieder, wenn dem Wagen warm geworden ist? ☐☐

Ja, am besten ist es vorher direkt zu laden und vorzuklimatisieren. Damit die Batterie auf Betriebstemperatur kommt.

Beitrag von „Camper24“ vom 4. Juli 2024 um 12:57

So wie es aussieht, tendiere ich nun doch zum 286PS Diesel.

[coala](#) Du hattest mal den eHybrid probe gefahren und in einem anderen Thread geschrieben "leistungsstärkster Touareg mit 462 PS ist ein Witz". Wie meinstest du das? In Bezug auf die Allradlenkung und Wank Stabilität?

Wie ist der Durchschnittsverbrauch beim Diesel mit und ohne Anhänger?

Beitrag von „coala“ vom 4. Juli 2024 um 17:45

[Zitat von Camper24](#)

[...] [coala](#) Du hattest mal den eHybrid probe gefahren und in einem anderen Thread geschrieben "leistungsstärkster Touareg mit 462 PS ist ein Witz". Wie meinstest du das? In Bezug auf die Allradlenkung und Wank Stabilität? [...]

Servus,

damit meine ich nicht etwa, dass die (zeitlich beschränkt verfügbaren) 462 PS und dauerhaft anliegenden 340 Pferde zu wenig wären. Es ist gemeint, dass es eine wenig schlaue Entscheidung ist, just das aktuell bestmotorisierte Modell des Touareg CR und obendrein als "R" deklariert, nur ohne eAWS und Allradlenkung anzubieten. Sportlichstes Modell vs. Nichtverfügbarkeit dieser Fahrwerkskomponenten = genau falsch herum von der Logik.

Man wollte schlichtweg das Geld nicht in die Hand nehmen, welches für die notwendigen Anpassungen am Fahrzeug notwendig gewesen wäre, um diese beiden Features bei den zwei

PHEV realisieren zu können. Bei Porsche und Audi hat man da etwas mehr nachgedacht und das jeweils realisiert.

Für den "normalen" eHybrid ginge das zur Not noch an, beim "R" komplett daneben.

Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 4. Juli 2024 um 18:56

[Zitat von Camper24](#)

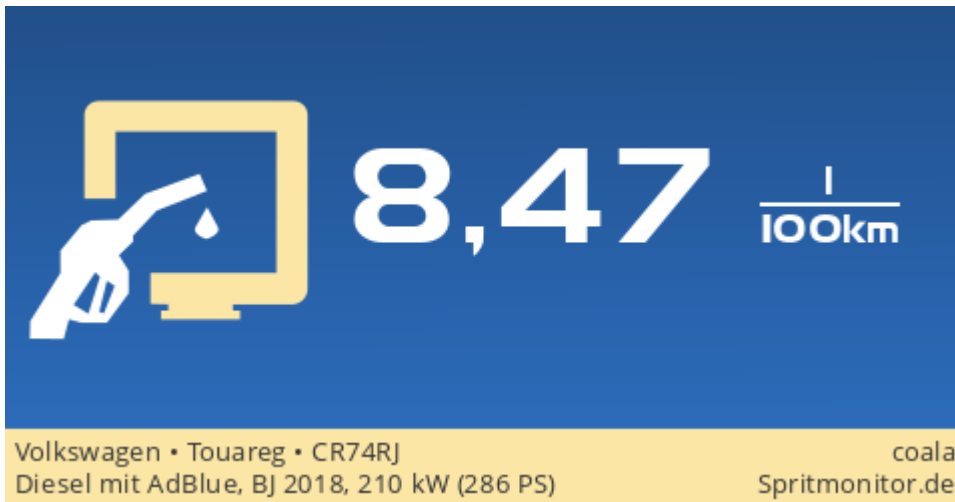
So wie es aussieht, tendiere ich nun doch zum 286PS Diesel. [...] Wie ist der Durchschnittsverbrauch beim Diesel mit und ohne Anhänger?

Servus,

einen genauen Verbrauch mit Anhänger wird dir kaum einer nennen können, denn das hängt ja in allererster Linie von Gewicht/Ladungsgewicht, Stirnfläche, cW-Wert, Rollwiderstand (ein oder zwei Achsen, Raddimension) und insbesondere auch vom Streckenprofil und der gefahrenen Geschwindigkeit ab. In jedem Fall deutlich weniger als beim Benziner (oder eHybrid, wenn du weiter als nur immer Kurzstrecken fährst).

Ich habe mit meinem 286-PS-Diesel knapp 8,5 l/100 km über die Haltezeit gebraucht, beim V8 TDI waren es 9,09 l, also nur unwesentlich mehr. Insbesondere wenn man das höhere Gewicht des Fahrzeugs und dazu noch das hier verbaute eAWS mit einbezieht, dürfte der V8 unterm Strich auch letztlich von der Effizienz mindestens gleichwertig sein. Aber das bei deutlich mehr Fahrspaß und ohne die lästige Anfahrschwäche.

Hier der Link zu meinen Ex-V6 TDI auf Spritmonitor, wo du dir auch meine restlichen Fahrzeuge im Verbrauch zum Vergleich betrachten kannst.



[Dieselverbrauch: 8,47 l/100km - Volkswagen, Touareg, CR74RJ](#)

www.spritmonitor.de

Natürlich bleibt der V6 TDI das wirtschaftlichste Fahrzeug, da er schon beim Anschaffungspreis niedriger liegt und speziell Verschleißteile wie Bremsen deutlich günstiger als beim V8 sind. Bei der großen Bremse vom V8 (und übrigens auch bei den beiden PHEV) bist du - rundum erneuert - mit über 4.000 Euro dabei.

Das solltest du in deine Kaufentscheidung mit einbeziehen, da dir ja auch der Spritverbrauch schon wichtig ist.

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Juli 2024 um 19:25

Hi,

auch wenn es nur am Rande zum Thema passt: m.R.n. unterscheiden sich der 231er und der 286er Diesel nur durch die Software. Falls es also keinen passenden 286er gibt, rate ich den 231er in die Suche aufzunehmen. Wenn dann die Motorsoftware angepasst wird, kann man auch gleich die Getriebesoftware mit anpassen lassen und die Anfahrtschwäche beseitigen lassen. Falls nötig kann man dann auch auf 340 PS oder so gehen.

Gruß Peter

Beitrag von „Camper24“ vom 5. Juli 2024 um 03:10

[coal](#) Danke für den Link.

Das mit den Bremsen ist natürlich interessant und teuer...

Ich müsste mal schauen, ob es einen V8 hier in der Nähe zum Probefahren gibt.

Gab es denn das Night View System bereits beim V8 ?

[pe7e](#) Ich habe die Anfahrtsschwäche meines Jeep bei Fa. Domröse in München damals beseitigen lassen. Seitdem zieht der von unten rauf super. Das könnten die bestimmt auch mit dem 286er machen.

Heute Nachmittag fahre ich mal einen 286er probe.

Beitrag von „Camper24“ vom 5. Juli 2024 um 03:30

Wie ist das beim CR mit der Steuerkette?

Habe gelesen dass es da mal Probleme mit dem Spanner gab.

Ist das behoben, ab welchem Baujahr ?

Beitrag von „dogfather“ vom 5. Juli 2024 um 09:46

[Zitat von Camper24](#)

Gab es denn das Night View System bereits beim V8 ?

Ja, das gab es natürlich schon

LG

Mike

Beitrag von „coala“ vom 5. Juli 2024 um 12:07

[Zitat von Camper24](#)

Wie ist das beim CR mit der Steuerkette?

Habe gelesen dass es da mal Probleme mit dem Spanner gab.

Ist das behoben, ab welchem Baujahr ?

Servus,

wo hast du das denn gelesen? Mir ist beim CR da nichts bekannt und auch mein eigenes Fahrzeug, sowie einige andere CR die ich zwischendurch fahren konnte, haben nicht geklappert.

Du wirst auch damit leben müssen, dass irgendwann mal irgendwas kaputt gehen könnte. Eine Garantie, dass welches Fahrzeug auch immer, meinetwegen 5 oder 10 Jahre ohne jede Reparatur läuft, die gibt es nun mal nicht. Der Touareg CR ist absolut kein auffälliges Fahrzeug in Sachen erhöhte Reparaturanfälligkeit, sondern bei vernünftigem Umgang und anständiger Wartung eher ziemlich problemlos.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 5. Juli 2024 um 14:19

Hi, beim CR sind mir auch keine Probleme damit bekannt. Ab und an ist der DPF schon bei 150 tkm voll - hängt m.E.n. stark an der Fahrweise und ist vom Aufwand überschaubar. Sonst gibst bisher nichts....

Gruß Peter

Beitrag von „Camper24“ vom 5. Juli 2024 um 19:01

so, habe nun eine Probefahrt mit dem 286er gemacht.

Ein Gedenksekunde oder Anfahrtschwäche konnte ich nicht erkennen.

Aber das Head Up hat sich ständig von alleine wieder ausgeschaltet, mein iPhoen 13 konnte nicht verbunden werden (bitte warten...) bis ich das Auto mal ganz abgeschaltet habe.

Ansonsten läuft er gut und macht mir die Entscheidung nicht leicht zum eHybrid. Wenn ich mir so vorstelle hier im näheren Umkreis viel mit E zu fahren ?

Kann man eugentlich die 360 Kamera so konfigurieren, dass sie bereits bei niedriger Geschwindigkeit z.B. im Parkhaus, oder Kreuzungen an geht ?

Beitrag von „Camper24“ vom 5. Juli 2024 um 19:18

wegen Bremsen beim PHEV, hat mein freundlicher bestätigt, Material 3.400.- also wirklich ca. 4.000.-

Was kostet das gleiche beim 286er?

Dir Teile selber kosten im Internet für den hybrid ca. 700.- und 350.- für den Diesel.

Sind die bei VW aus purem Gold ?

Beitrag von „coala“ vom 5. Juli 2024 um 19:51

[Zitat von Camper24](#)

[...] Dir Teile selber kosten im Internet für den hybrid ca. 700.- [...]

Aha. hast du mal die entsprechenden Links zu diesen Teilen für uns?

Grüße

Robert

Beitrag von „Camper24“ vom 5. Juli 2024 um 21:38

Beispiel Vorderachse und hier nicht das billigste gewählt:

Scheibe Diesel

<https://www.autodoc.de/mapco/17406202>

oder

<https://www.autodoc.de/bosch/7989897>

Beläge Diesel

<https://www.autodoc.de/mapco/16622174>

Scheibe eHybrid

<https://www.autodoc.de/ate/9351155>

Beläge eHybrid

<https://www.autodoc.de/ate/14920659>

Beitrag von „Björn“ vom 5. Juli 2024 um 22:08

Der eHybrid hat noch den Vorteil, dass er rekuperieren kann und damit die Bremsen schont.

Aber ja, die Zubehörteile kosten meist deutlich weniger, ist gibt auch VW Autohaus mit Onlineshop die die Originalteile deutlich günstiger im Angebot haben.

Viele Grüße

Björn

Beitrag von „coala“ vom 5. Juli 2024 um 22:11

Leider ist diese Auflistung fehlerhaft. Du kannst dich über die jeweils verbauten Bremsanlagen mittels der von mir erstellten Liste hier informieren:

Thema

Zuordnung Bremsanlage / Motorisierung: Welche Bremsanlagen gibt es beim Touareg III

Servus zusammen,

hier eine Aufstellung, welche Bremsanlage bei den einzelnen Motorisierungen des Touareg CR jeweils verbaut ist:

Vorderachse:

- R4 TSI: Bremsscheibe 350 x 34 mm, 6-Kolben Alu-Festsattel (Hersteller Akebono), kleinste mögliche Radgröße = 17"(?)
- V6 TDI: Bremsscheibe 350 x 34 mm, 6-Kolben Alu-Festsattel (Hersteller Akebono), kleinste mögliche Radgröße = 17"(?)
- V6 TSI: Bremsscheibe 375 x 36 mm, 6-Kolben Alu-Festsattel (Hersteller Akebono), kleinste mögliche Radgröße = 18"
- V8 TDI:...



coala

5. Dezember 2019 um 11:18

Und dann wirst du auch schnell merken, dass es für 700 Euro für die PHEVs und den V8 TDI eben keinen kompletten Satz Bremsen gibt 😞.

Also erst mal (richtig) informieren, bevor man auf VW schimpft und dazu obendrein gar keine Ahnung bezüglich der (VW) Preise bei der 286-PS-Variante hat, insofern also auch nicht vergleichen kann.

[Zitat von Camper24](#)

[...] Was kostet das gleiche beim 286er? [...]

Grüße

Robert

Beitrag von „Camper24“ vom 6. Juli 2024 um 08:53

Hallo Robert, wo bitte habe ich über VW geschimpft?

Und was ist falsch, wenn ich die KFZ Daten bei den online-teile Händler eingabe und diese mir dann die entsprechenden Teile ausgeben?

Ihr kennt euch besser aus, da ihr jahrelang Touareg fahrt und deswegen bin ich euch ja dankbar und möchte mich ja hier informieren.

Und ja, 4K für eine neue Bremsanlage aus Stahl, finde ich teuer. Das ist mein empfinden.

Kannst du mir bitte noch mitteln, was eine neue Bremsanlage beim 286er im Vergleich kostet?

[Björn](#) genau das mit dem rekuperieren habe ich mir auch gedacht, so dass die Bremse wesentlich länger halten sollte.

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2024 um 09:48

[Zitat von Camper24](#)

[...] Und was ist falsch, wenn ich die KFZ Daten bei den online-teile Händler eingabe und diese mir dann die entsprechenden Teile ausgeben? [...]

[...] [Björn](#) genau das mit dem rekuperieren habe ich mir auch gedacht, so dass die Bremse wesentlich länger halten sollte.

Servus,

es ist (z.B.) falsch, dass du hier mit deinen Links eine einteilige 350-mm-Bremsscheibe verlinkst, die PHEV und der V8 TDI aber mit zweiteiligen "gebauten" 400-mm-Bremsscheiben ausgestattet ist, welche preislich eben überhaupt nicht zu vergleichen sind. Ähnlich verhält sich das beim V6 TFSI, auch der hat eine andere Bremsanlage (375 mm an der VA) als die beiden Diesel.

Je nach Leistung verbaut VW eben auch unterschiedlich leistungsfähige Bremsanlagen - was manchen Hinterhoftuner freilich nicht daran hindert, einem 286-PS-Diesel die Leistung des 340-PS-Benziners (oder gar mehr) zu verpassen, die Bremsanlage aber natürlich nicht anzurühren. Wird schon auch so gehen...

Daher hatte ich dir auch den Link zum Thema mit der Übersicht der einzelnen Bremsanlagen eingebaut, zu deiner Info. Das hast du dir aber scheinbar immer noch nicht angesehen(?), sonst wären die falschen Links und Preise ja mittlerweile selber aufgefallen. Mit solchen unzutreffenden Links sorgst du nicht bloß für eine komplette Verzerrung der Realität, sondern auch u.U. dafür, dass sich andere User die falschen Teile für ihr Fahrzeug bestellen 🛒. Insofern *muss* ich das sogar erwähnen, damit so etwas möglichst nicht passiert.

Björn hat zwar Recht - in der Theorie - allerdings sterben die durchwegs, je nach Produktionscharge, gerne mal recht korrosionsfreudigen Bremsscheiben auch durchaus vorab den Rosttod - noch lange bevor sie ihre Verschleißgrenze erreicht haben. Und diesem Umstand leistet die geringere Nutzung der Scheibenbremsen durch das elektrische Bremsen dann noch weiteren Vorschub.

Hier mal ein Beispiel, wie meine vorderen Bremsscheiben beim V8 TDI, Bj. 12/2019, bereits Anfang Februar 2021, also nach nicht mal zwei ganzen Wintern oder 14 Monaten und bei etwas über 20.000 km ausgesehen haben. Der zweite Satz der Original-Bremsscheiben war dann, bei identischem Fahrprofil und gleicher Nutzung, völlig unauffällig.

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

Zu deinen Preisanfragen: Warum holst du dir die aktuellen Preise nicht einfach bei deinem Freundlichen? Das hast du ja am Beispiel der "großen" Bremsanlage auch gemacht (Beitrag #35). Die Preise ändern sich ja laufend und es hilft dir dann nicht ganz so viel, wenn nun jemand seine Rechnung von vor zwei oder drei Jahren raus kramt. Ich selber habe bei meinen V6 TDIs noch keine komplette Bremsanlage benötigt, kann dir da also nicht mit aktuellen Neupreisen weiterhelfen.

Grüße

Robert

Beitrag von „Camper24“ vom 6. Juli 2024 um 10:31

Hallo Robert wie bereits gesagt bin ich ja froh, das man hier gutes Wissen vermittelt bekommt. Ja ich habe deine Links angeschaut, finde aber diese scheiben im so im internet nicht. Oder sind die nur über einen VW Händler zu beziehen ?

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2024 um 10:54

Servus,

genau das scheint halt das "Problem" zu sein, dass es eben die Bremsscheiben für die Vorderachse zum V8 TDI und eHybrid nicht einfach so anderweitig aufzutreiben gibt und nach meiner eigenen Erfahrungen diese tollen Ersatzteil-Suchtools auf den jeweiligen Websites zu einem recht ansehnlichen Teil nur Mist = eben nicht passende Bremsscheiben auswerfen.

Genau deshalb hatte ich dir ja auch schon geschrieben, dass du bei den eHybriden und beim V8 TDI mit höheren Unterhaltskosten bei einigen Verschleißteilen zu rechnen hast. Da gilt es eben abzuwägen: Modellbereinigt ökonomischstes Fahrzeug (V6 TDI) oder Expresszuschlag für V8 TDI bzw. PHEV.

Die geringsten Unterhalts- und auch Betriebskosten wirst du mit den Sechszylinder Diesel-Versionen haben, aber auch das hatte ich ja schon - aus entsprechenden Gründen - erwähnt.

Grüße

Robert

Beitrag von „karlm“ vom 7. Juli 2024 um 14:23

Ich würde mal im Allgemeinen behaupten, das Hybride "schmarrn" sind, einfach aufgrund des zusätzlichen Gewichts, der Lebensdauer sowie des Nutzungsprofils der meisten Hybridfahrer.

Hast Du mal über einen Zweitwagen nachgedacht?

Ich fahre einen sehr billig zu unterhaltenden XC90 1 für Familienangelegenheiten und zum Brötchenholen.

Anschaffungspreis lag damals bei 8.000 € (für das Fahrzeug!, nicht die Bremsen) und meine Frau liebt ihn!

Als 5-Zylinder Diesel ist der ruckzuck warm und nagelt gemütlich von A nach B, verbraucht 9 Liter Diesel und braucht außer gutes Öl und Bremsen praktisch nichts. Habe hier oben in Schweden für neue Scheiben, Beläge, Wasserpumpe und Servopumpe umgerechnet 1200 € in der freien Werkstatt bezahlt - inkl. Arbeit!

Für Langstrecke habe ich mir dann den V8 Diesel Touareg zugelegt - der dann auf Strecke auch wieder "günstig" ist, weil sich der Verschleiß bei Langstrecke langsamer einstellt.

M.E. wäre die beste Mischung für Dich entweder der CR mit 3.0 Diesel oder irgendeine Lösung mit Zweitwagen.

Kurzer Tipp, und nicht böse gemeint:

Würde mir nicht zwangsweise (Bremsen-)Teile bei Autodoc bestellen, vorallem nicht bei Fahrzeugen in dem Preissegment.

Würde ich jetzt einen CR kaufen wollen und der Vorbesitzer hielte mir Rechnungen von Autodoc unter die Nase, würde ich schreiend weglaufen...

Die Vermutung liegt dann nahe, dass man dann z.B. auch das gute Öl von Lidl ins Aggregat gekippt hat.

LG Stefan

Beitrag von „baerbaer“ vom 7. Juli 2024 um 20:12

[Zitat von karlm](#)

.. mal im Allgemeinen behaupten, das Hybride "schmarrn" sind, einfach aufgrund des zusätzlichen Gewichts, der Lebensdauer sowie des Nutzungsprofils der meisten Hybridfahrer.

Da würde ich doch im ein bisschen "leben und leben lassen" ersuchen, bevor man hier so etwas rein schreibt!

Beitrag von „Camper24“ vom 7. Juli 2024 um 21:23

Wie steht ihr zu dem Thema Umweltzonen ?

Gerade in Frankreich wird das immer präsenter. Da wäre der Hybrid kein Problem, der Diesel aber schon.

Was wir in ein paar Jahren kommen??

Beitrag von „karlm“ vom 7. Juli 2024 um 22:26

[Zitat von baerbaer](#)

Da würde ich doch im ein bisschen "leben und leben lassen" ersuchen, bevor man hier so etwas rein schreibt!

Sorry, wenn ich ein bisschen zu emotional war - Ich bin einfach so enttäuscht von der Herangehensweise der Industrie an dieses Thema. Definitiv wollte ich keinem Hybridbesitzer zu Nahe treten.

Beitrag von „baerbaer“ vom 8. Juli 2024 um 11:30

Du machst dir echt viele Gedanken Camper :) schon faszinierend! Ich muss zugeben bei mir war es eher eine Bauchentscheidung zwischen Touareg und Audi Q7. Und der eHybrid ist mir dann aus steuerlichen Gründen "passiert" ☐

Und mittlerweile ist es tatsächlich der e-Anteil der mir am allermeisten Spass macht. Nachdem für mich ein reines eAuto derzeit gar nicht in Frage kommt, war der Plugin-Hybrid auch ein interessanter Einstieg in die E-Mobilität. Ich hatte ja zuvor keinerlei Ahnung von Ladestation/Wallbox, einphasig/zweiphasig/dreiphasig Laden, Batterieleistung, rekuperieren, usw usw ☐ Und nachdem ich jetzt (im Frühling/Sommer) die 48km zum Büro und retour mit 1 Batterieladung komme, macht es noch mehr Spass.

Camper es klingt als wäre der Mercedes schon aus dem Rennen bei deiner Kaufentscheidung... was ist der Grund warum es dich eher zum Touareg hinzieht?

Beitrag von „Camper24“ vom 9. Juli 2024 um 08:02

Ich finde beim Touareg das Desing innen wie aussen klasse.

Es gibt viele Touaregs mit Vollausrüstung gebraucht.

Das Alert und die Kilometer sind auch für mich passend. Im Gegensatz zum GLE, der hier ca. 5-8K mehr kostet. Ausserdem hat er dann nicht einmal die Ausrustung.

Aber die Handhabung und Qualität des Entertainment und Navi System beim Touareg ist nicht so gut wie beim GLE.

Bei mehreren Probefahrten vom Touareg kamen immer wieder Probleme. Das iPhone 13 hatte sich nicht verbunden, blieb auf bitte warten stehen. Die Bedienung des Radios funktionierte nicht mehr über Touch. Spracheingabe funktionierte wie bei den Anfängen. Navi zoom nur mit Finger (kein extra Pad oder Drehregler) Head Up verschwand alle 5min wieder und musste im Touch neu aktiviert werden (über Lenkrad war es angeblich aktiviert),...

So etwas hatte ich bei mehreren Probefahrten bei Mercedes oder Porsche noch nie erlebt.

Somit scheiden für mich erst einmal beide Fahrzeuge aus und ich fahre meine Jeep erst einmal weiter.

Beitrag von „Björn“ vom 9. Juli 2024 um 12:16

Demnächst gibt es die Facelift Modelle mit dem MIB3 auf dem Gebrauchtwagenmarkt, vielleicht ist dann einer dabei.

Viele Grüße
Björn

Beitrag von „Camper24“ vom 9. Juli 2024 um 14:07

Was ist MIB3 ?

Beitrag von „Björn“ vom 9. Juli 2024 um 14:46

Der Modulare Infotainment Baukasten der dritten Generation. Bis ca. 09/23 war noch der MIB2+ verbaut. Das neue Infotainment ist deutlich besser.

Viele Grüße
Björn