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 "Atmosphere" 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 aufzubrauchen.

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 Schiebebetrieb 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 angestrengten 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 Anfahrschwäche 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 weitaus wichtigsten 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