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

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

> Zitat von coala
>
> **Der neue Touareg R und Touareg eHybrid**
>
> **Internationale Fahrvorstellung, Braunschweig & Nationalpark Harz im September 2020**
>
> Nachdem der bärenstarke und ebenso kultivierte wie effiziente Touareg V8 TDI mit dem Sondermodell "Last Edition" im August dieses Jahres seinen Abschied nahm - nach leider nur einem knappen Jahr Bauzeit, stellt der Touareg R als PHEV (Plug-in-Hybrid) die neue Topmotorisierung beim Touareg dar. Daneben hat Volkswagen noch eine weitere Variante ins Portfolio genommen, nämlich den Touareg eHybrid, der - wie der "R" - ebenfalls auf dem bereits bekannten 3.0 V6 TSI basiert. Diese, in der kombinierten Systemleistung von Verbrenner und E-Maschine zahmere, sowie optisch unauffälligere Variante, ist ab 72.378 Euro zu haben. Für den reichhaltiger ausgestatteten Touareg R werden mindestens 84.660 Euro fällig, wobei es bei beiden Varianten keine Schwierigkeiten bereitet, mit ein bisschen Zubehör obendrauf recht zügig in den sechsstelligen Bereich vorzustoßen.
>
> Zur Vorstellung der beiden neuen Touareg Hybridmodelle lud Volkswagen an den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg, wo sich auch der AirService von VW samt ausreichend Ladestationen für die Testfahrzeuge befinden.
>
> IMG_4486_1600.jpg IMG_4487_1600.jpg
>
> Welcome, Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge beim VW AirService.
>
> Bedingt durch COVID-19 finden Briefing und Übergabe der Testfahrzeuge diesmal in einem deutlich kleineren Rahmen statt. Die große Bühne entfällt und wir nehmen nur insgesamt zu viert in einem großen Besprechungsraum Platz, was aber auch den Vorteil hat, dass man sich bei Rückfragen den Referenten mit weniger Kollegen teilen muss.
>
> IMG_4484_1600.jpg IMG_4480_1600.jpg
>
> Martin Hube, Sprecher Product Line Midsize/Fullsize bei Volkswagen, stellt die beiden neuen Modelle im Detail vor.

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

Hier gleich auch noch ein paar wichtige Hinweise:

1.) Meine Fotos der Testfahrzeuge zeigen auch Sonderausstattung! Es ist also bei weitem nicht zwingend alles "Serie", was hier zu sehen ist.

2.) Das ist in erster Linie ein Fahrbericht. Der soll nicht mit Zahlen, Daten und Ausstattungsdetails überfrachtet werden oder alles doppelt aufzählen.

3.) Alles Infos zu Serien- und Sonderausstattungen der beiden Modelle, sowie die technische Daten, Fakten und Detailinformationen zur Technik finden sich in den detaillierten Medieninformationen, die am Ende des Fahrberichts als PDF angehängt ist.

4.) Ich behandle hier in erster Linie den Touareg R, denn der eHybrid ist technisch - bis auf die geringere Systemleistung und weniger Serienausstattung - weitestgehend mit dem "R" identisch. Und da der eHybrid im Prinzip aussieht wie die bereits hinlänglich bekannte Grundversion des Touareg mit Verbrennungsmotoren, einschließlich der Ausstattungslinien "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.....**
>
> Alles anzeigen

Hi,

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

Sehr schöner Bericht!

Kompliment! 🙂

Mit Touaregi-Grüßen,

Svenny