

# Touareg Hybrid gegen BMW X5 45e

Beitrag von „coala“ vom 17. Januar 2021 um 11:59

Servus,

da kann ich mich nur wundern, wie "gut" sich der Autor mit der Bedienung des Touareg befasst hat:

*[...] aber der BMW kann mehr. Mit aktivierter Routenführung zeigt er die sogenannten eDrive Zones auf dem Bildschirm an und lädt den Akku selbstständig nach, falls dieser vor dem Ziel leer sein sollte. Zudem gibt er im Eco-Pro-Modus nicht nur Tipps zum schonenden Fahren, sondern verzögert vor Kurven, Abbiegungen oder Kreuzungen durch Rekuperation.. [...]*

Eben diese Funktionalitäten besitzen Touareg eHybrid und Touareg R sehr wohl, es werden sogar Zonen für reine Elektrofahrzeuge in die Route eingeplant und die Akkuladung für diese Zonen entsprechend bereitgestellt um dort im E-Modus fahren zu können. Wie das funktioniert ist - auch mit Rekuperation - ist [hier in meinem Bericht zum Touareg R](#) erklärt und noch detaillierter hier im [Audi-Bereich \(e-tron Routenplaner\)](#), dessen Funktionalitäten im Grunde mit denen des VW Gegenstücks Travel Assist" beim eHybrid identisch sind.

Zur weiteren Info: (Quelle VW Pressemitteilung) [...] Der Touareg ist eines der weltweit modernsten Fahrzeuge seiner Klasse. Als erster Volkswagen kann er zum Beispiel per „Travel Assist“ im Rahmen der Systemgrenzen bis zu einer Geschwindigkeit von 250 km/h assistiert gefahren werden. Dabei reagiert der Touareg nicht nur auf den vorausfahrenden Verkehr, sondern auch auf Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Straßenführung (Kurven, Kreisverkehre, Kreuzungen etc.). [...]

*(Zum VW) [...] Im Alltag stören dagegen vor allem die vielen kleinen Eingriffe der Elektronik in Lenkung und Bremse sowie der deutlich spürbare Übergang von der Rekuperations- zur Funktionsbremse. [...]*

Das ist absolut nicht vollziehbar. Ein Übergang vom elektrischen Bremsen zur normalen Bremsanlage ist schlichtweg nicht spürbar, eben dies hatte ich in meinem Fahrbericht auch noch ausdrücklich gelobt. Was der Autor ferner mit "vielen kleinen Eingriffen in Lenkung und Bremse" meint, das bleibt mir ein Rätsel.

*(Zum BMW) [...] Dessen gleich großer Reihensechszylinder wirkt schon akustisch präsenter, [...]*

Ah ja. Der lautere Motor und/oder die schlechtere Schallisolierung ist also ein klarer Vorteil 🙄.

*(Zum BMW in Sachen Slalom und Bremstest) [...] 21-Zoll-Räder des Testwagens (Extra) den guten Gesamtkomfort. Zum Ausgleich hilft die extrabreite Mischbereifung bei der exzellenten Bremsverzögerung. Der 19-Zoll-serienbereifte Touareg [...]*

Ok: Beim BMW bestellt man aufpreispflichtige, größere 21"-Räder mit Niederquerschnittsbereifung, während der Touareg mit den serienmäßigen 19" Rädern der Dimension 255/55 auskommen darf. Dass diese nicht Grip und Kurvengeschwindigkeiten bieten als die sportlichere Bereifung, das sollte klar sein. Da hätte man schon den Touareg R mit 21" Rädern als Option vergleichen müssen. Das wäre aber dann schlecht für den BMW ausgegangen, was die Fahrleistungen betrifft. Wollte man wohl nicht...

*[...] werden bei der Sicherheitsausstattung weitere Defizite erkennbar - etwa die fehlenden Ausweich- und Seitensichtassistenten oder seine LED-Matrix-Scheinwerfer (BMW: Laserlicht). [...]*

Laserlicht im Grundsatz besser zu bewerten als das hervorragende IQ.Light des Touareg, das halt ich für gewagt. In keinem Satz wird auf die Qualität der Ausleuchtung und die Ausleuchtbreite eingegangen. Das Fernlicht des Touareg hat eine Reichweite von 500 (!) Metern - weit mehr ausreichend für jede Fahrsituation und dazu eben noch eine sehr breite Lichtverteilung, um Gefahren auch neben der Straße zu erkennen. Eine reine "Nadel" als Lichtverteilung ist wenig hilfreich, da müsste man schon sehen, wie das Licht des BMW qualitativ in der Gesamtheit ist. Ist der Autor überhaupt nachts gefahren? Hatte der Touareg das optionale IQ.Light verbaut?

*[...] Obwohl auch im Touareg sämtliche Fahrwerksoptionen verbaut sind, bewegt er sich auf kurvigen, Landstraßen stark. [...]*

Welche "sämtlichen Fahrwerksoptionen" sollen das denn sein? Es gibt doch nur die "Standard-Luftfederung" als Option zu buchen.

Meiner Ansicht nach hat sich der Autor nicht wirklich mit den Funktionalitäten des Touareg beschäftigt, zudem sind hier Äpfel mit Birnen verglichen worden bei den Punkten Fahrdynamik und Bremsweg, aufgrund der drastisch unterschiedlichen Bereifungen. Das wohlgerne nicht beiderseits als Serienbereifungen, sondern beim BMW bewusst "upgegradet".

Mal wieder so ein kurz abgerissener "Vergleichstest", bei dem wohl keine Zeit für eine vernünftige Beschäftigung mit den Fahrzeugen war, sieht man ja schon an der offensichtlichen Überforderung mit dem Innovision-Cockpit. Die Einleitung mit den Aufpreisen beim Touareg macht im Prinzip schon zu Anfang klar, was am Schluss rauskommen wird. Btw.: Bei BMW gibt es die Sonderausstattungen ja scheinbar geschenkt?

Und wo sind denn die Features des Touareg geblieben wie Markierungslicht, Nachtsichtassistent, dreistufige Lenkradheizung, Rangierbremsassistent etc.?

Na ja, am besten ignorieren, solche "Vergleichstests" entsprechender Qualität und sich selber bei einer Probefahrt ein neutrales Bild machen. Ein bisschen hilfreicher ist hier beispielsweise der [Testbericht der "Autobild"](#), hier hat man sich doch eingehender mit dem Touareg eHybrid vertraut gemacht.

Grüße  
Robert

Quelle Zitate, Schrift in kursiv: "auto motor und sport"