Touareg V6 TSI Hybrid

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. Februar 2009 um 11:51

Wolfsburg, Februar 2009. Volkswagen wird die nächste Generation des Touareg parallel zu den reinen Benzin- und Diesel-Varianten auch als Hybrid-Version auf den Markt bringen. Durchschnittsverbrauch: weniger als 9,0 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern. CO2-Emissionen: unter 210 g/km. Einen ersten Ausblick auf die künftig im Touareg eingesetzte Vollhybrid-Technologie liefert nun erstmals ein seriennaher Prototyp. Die konzeptionelle Basis des Versuchsträgers bildet dabei die aktuelle Generation des SUV. Antriebsseitig indes entspricht der Wagen bereits in weiten Teilen dem künftigen Touareg Hybrid. Der wird von einem neuen V6 TSI – ein per mechanischem Kompressor aufgeladener Benzin-Direkteinspitzer modernster Bauart – und einem Elektromotor angetrieben. Als Getriebe kommt eine neu entwickelte 8-Gang-Automatik zum Einsatz. Volkswagen setzt beim künftigen Touareg V6 TSI Hybrid auf einen Parallelhybrid-Antrieb. Der Geländewagen verfügt deshalb auch in dieser Version über einen leistungsfähigen, permanenten Allradantrieb.

Der V6 TSI steht für maximale Kraft bei minimalem Verbrauch Der auffallend drehfreudige und agil ansprechende V6 TSI des Touareg Prototypen leistet bei 5.500 U/min 245 kW / 333 PS. Bereits ab 3.000 U/min schöpft er aus einem Hubraum von 2.995 cm3 ein maximales Drehmoment von 440 Newtonmetern. Dieser TSI bietet damit die Leistungswerte eines Achtzylinders, ist dabei aber deutlich sparsamer. Fest steht: Volkswagen wird das Prinzip des intelligenten Downsizings (weniger Hubraum plus Benzin-Direkteinspritzung plus Aufladung) mit dem neuen V6 erstmals von der weltweit erfolgreichen TSI-Vierzylinderklasse in die Kategorie der Sechszylinder transferieren. Und das mit Nachdruck. Hintergrund: Der dank Kompressor ohnehin sehr dynamische Drehmomentverlauf gewinnt durch den E-Motor besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten nochmals an Faszination, da das Drehmoment bei Bedarf quasi aus dem Stand heraus auf dem höchstem Niveau anliegt – ein dynamischer Nebeneffekt des auf Effizienz ausgelegten Systems. Zur weiteren Erhöhung dieser Effizienz kommt im V6 TSI des Touareg Hybrid zudem eine schaltbare Motorwasser pumpe zum Einsatz, die ein sehr schnelles Aufheizen des Motors gewährleistet; die Pumpe ist in das Gesamtwärmemanagement des Fahrzeugs integriert. V6 TSI plus E-Motor drückt Verbrauch auf unter 9,0 Liter Auf eine Leistung von 38 kW / 52 PS und bis zu maximal 300 Newtonmeter Drehmoment bringt es der zwischen V6 TSI und 8-Gang- Automatik getriebe integrierte E-Motor. Beim sogenannten Boosten – der maximalen Leistungs- und Drehmomentanforderung mit Unterstützung beider Motoren (per Kickdown oder Wählhebel in Stufe „S“) – ergibt sich kurzfristig eine Leistung von 275 kW / 374 PS; das maximale Drehmoment steigt auf bis zu 550 Newtonmeter. In diesem Fall beschleunigt der Touareg V6 TSI Hybrid Prototyp in nur 6,8 Sekunden auf 100 km/h.

Grundsätzlich ist das Hybrid-System des Touareg allerdings nicht nur auf das Erzielen von sportlichen Spitzenleistungen, sondern auf das Erreichen sehr niedriger Emissions- und Verbrauchswerte ausgelegt worden. So verwundert es nicht, dass dieser Dynamik, wie skizziert, ein erfreulich niedriger Durchschnittsverbrauch von unter 9,0 Litern Kraftstoff gegenübersteht. Die CO2-Emissionen liegen somit unter 210 g/km. Der Touareg V6 TSI Hybrid erreicht die Grenzwerte der Euro-5-Norm und der amerikanischen Abgasnorm ULEV2. Mehr als 25 Prozent Verbrauchsreduzierung Im Vergleich zu einem konventionellen SUV gleicher Größe ergibt sich durch das Hybrid-Konzept im Stadtverkehr eine Verbrauchs einsparung von mehr als 25 Prozent. Während des kombinierten Betriebs aus Stadt-, Landstraßen- und Autobahn-Fahrten haben die Entwicklungsingenieure eine durchschnittliche Einsparung von 17 Prozent ermittelt. Im wesentlichen sind es vier Parameter, über die der Volkswagen Prototyp diese Verbrauchssenkung realisiert:

Das Start-Stopp-System: Das in das Antriebssystem integrierte Start-Stopp-System reduziert besonders im urbanen Bereich signifikant den Kraftstoffverbrauch. Die Bremsrekuperation: Beim Bremsen gewinnt der in diesem Fall als Generator arbeitende E-Motor Energie zurück, die in der Hochvolt-Batterie (NiMH-Batterie) zwischengespeichert wird. Der E-Motor gewinnt damit einen Teil seiner Antriebsenergie selbst, wobei die Rekuperations leistung der E-Maschine über den Bremspedalweg geregelt wird.

Der E-Motor: Das elektrische Fahren bei Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h reduziert ebenfalls besonders im Stadtverkehr den Verbrauch. In diesem Fall ist der V6 TSI abgeschaltet und über eine Trennkupplung vom Getriebe abgekoppelt. Der Touareg V6 TSI Hybrid ist dabei absolut emissionsfrei unterwegs. Strom fließt in diesem Modus von der Batterie über die Leistungselektronik samt ulswechselrichter zum E-Motor. Es ist in Bezug auf die spätere Serienversion geplant, das rein elektrische Fahren auch über eine spezielle E-Taste zu ermöglichen.

Das Segeln: Sobald der Fahrer vom Gas geht, wird der V6 TSI durch eine Kupplung vom Getriebe getrennt. Dies ist selbst bei höheren Geschwindigkeiten – in der späteren Serienversion bis rund 160 km/h – und damit auch auf der Autobahn möglich. Durch die so eliminierten Schleppmomentverluste rollt der Touareg deutlich besser; und das kann der Fahrer bei einer vorausschauenden Fahrweise direkt in eine weitere Verbrauchsreduzierung umsetzen.

Intelligenter Energiemix: Im Hinblick auf die Antriebsarten – respektive dem damit verbundenen Energiefluss – ergeben sich neben dem elektrischen Fahren und Segeln zwei weitere Betriebsarten: das klassische Fahren mit Verbrennungsmotor und das für Hybrid-Fahrzeuge typische Boosten. Beim Fahren nur mit Verbrennungsmotor werden zwei Fälle unterschieden. Im ersten Fall fährt der Touareg wie ein konventionelles Fahrzeug: Die Elektromaschine liefert dabei anstelle des sonst dafür verwendeten 12V-Generators nur soviel Energie, wie für das Bordnetz und die Klimatisierung benötigt werden – der Ladezustand der Hochvolt-Batterie bleibt somit konstant. Im zweiten Fall liefert der Motor die Antriebsenergie zum Vortrieb des Fahrzeugs zuzüglich der Energie, die über die E-Maschine – die in diesem Fall als Generator

arbeitet – zum Laden der Hochvolt-Batterie benötigt wird. Durch diese sogenannte Lastpunktverschiebung kann der Motor in einem Kennfeld bereich mit einem günstigeren Wirkungsgrad betrieben werden. Aufgabe der Hybrid steuerung ist es nun, dieses Wechselspiel von elektrischen Fahrphasen und aktiven Ladephasen so anzufordern, dass der minimale Verbrauch erzielt wird.

Das Boosten: Bei der vom Fahrer bewusst aktivierten höchsten Leistungsanforderung (Kickdown oder Schalthebel in „S“) unterstützt der E-Motor den V6 TSI über die Volllastkennlinie des Motors hinaus. Die Leistung und Kraft beider Motoren wird von der 8-Gang-Automatik an die Vorder- und Hinterachse geleitet. Damit stehen dann kurzzeitig, wie dargestellt, bis zu 275 kW /374 PS und ein maximales Drehmoment von 550 Newtonmetern zur Verfügung. Darüber hinaus wird die E-Maschine im Rahmen des sogenannten Instationärausgleichs aufgrund ihrer extrem schnellen Regelbarkeit allerdings auch verwendet, um sogenannte positive und negative Momenten eingriffe durchzuführen: Bei positiver Lastanforderung durch den Fahrer unterstützt die E-Maschine zum Beispiel kurzzeitig den V6 TSI, bis dieser seinen stationären Zielwert erreicht hat. Dadurch hängt der Touareg Hybrid noch besser am Gas. Negative Momenteneingriffe ersetzen zu großen Teilen die klassischen, nicht wirkungsgradoptimalen Eingriffe über den Verbrennungsmotor, wie sie etwa bei Schaltvorgängen des Getriebes oder plötzlichen Gaswechseln aus Komfortgründen benötigt werden. Der jeweils aktive Modus wird über eine Energiefluss-Anzeige im Display des im Prototypen verbauten Radio-Navigationssystems RNS 510 angezeigt.

Das technische Grundlayout des Hybrid-Antriebs: Volkswagen hat für den Einsatz im Touareg einen Parallelhybrid-Antrieb gewählt. Im Gegensatz zu anderen möglichen Hybrid-Systemen sind damit sowohl die Offroad-Eigenschaften als auch die uneingeschränkte Dauersteigfähigkeit gewährleistet. Mit einer maximalen Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen empfiehlt sich der Touareg V6 TSI Hybrid zudem als ideales Zugfahrzeug. Darüber hinaus bietet der Parallelhybrid bei Überland- und Autobahnfahrten einen besseren Wirkungsgrad als alter native Hybrid-Konzepte. Die Antriebseinheit selbst besteht im wesentlichen aus dem V6 TSI, dem ebenfalls ideal für den Hybrid- und Zugfahrzeugeinsatz geeigneten 8-Gang-Automatikgetriebe und dem zwischen Verbrennungsmotor und Automatik integrierten Hybrid-Modul. Letzteres wiegt 55 Kilogramm. Das kompakte Modul beinhaltet – in einem Gehäuse – die dem V6-Motor nachgeschaltete Trennkupplung und den E-Motor. „Dirigiert“ wird das Zusammenspiel der Komponenten von einem Hybrid -Manager. Dieses Multitalent wurde im Motorsteuergerät integriert und kommuniziert über die CAN-Bus-Leitungen unter anderem mit dem Automatikgetriebe, der Hochvolt-Batterie und der so genannten Leistungselektronik, die den Elektromotor regelt. Letztere managt auch den Energiefluss zwischen Elektromotor und Batterie. Über den DC/DC-Wandler sorgt die Leistungselektronik zudem dafür, dass das 12V-Bordnetz via E-Maschine oder die Hochvolt-Batterie versorgt wird. Je nach Ladezustand der Batterie (Kapazität: 6 Ah), der Fahrzeuggeschwindigkeit und weiteren fahrzeugspezifischen Parametern wählt der Hybrid-Manager nach sekundenschneller Analyse aller Signale automatisch den idealen Betriebsmodus aus. Die Nickel-Metallhydrid-Batterie im Detail Die von

Volkswagen im Touareg V6 TSI Hybrid eingesetzte Nickel-Metall hydrid-Batterie spiegelt den heute besten verfügbaren Stand der in Automobilen unproblematisch einsetzbaren Speicher technologie wider. Insbesondere die über die Jahre hinweg erprobte Funktionssicherheit und Robustheit sowie deutliche Kostenvorteile sprechen dabei für die leistungsfähige NiMH-Batterie. Die Batterie befindet sich platzsparend im Bereich der ursprünglichen Reserveradmulde. Aufgrund dieser Einbaulage musste der Kofferraumboden des Prototypen lediglich um 50 Millimeter angehobenen werden. Die Batterie wiegt 67 Kilogramm, besteht aus insgesamt 240 einzelnen Zellen und erzeugt damit eine Spannung von 288 Volt. Über einen in die Innenraumlüftung des Touareg integrierten Zusatzkanal und zwei separate Lüfter wird die Batterie in einem optimalem Temperaturbereich gehalten. Ein Batterie-Manager überwacht über einen Datenabgleich mit dem im Motorsteuergerät integrierten Hybrid-Manager kontinuierlich die Ladung. Spezielle Traktionsleitungen verbinden die Batterie mit der im Vorderwagen links neben dem Motor angeordneten Leistungselektronik, um den E-Motor mit Energie zu versorgen oder – im umgekehrten Fall – die Batterie über den dann als Generator fungierenden E-Motor beim Bremsen (Rekuperation) oder durch den V6 TSI (via Lastpunktverschiebung) zu laden. Im Crashfall wird die Hochvolt-Batterie durch eine sogenannte „Protect Box“ geschützt. Inklusive dieser Box und der Belüftungsanlage wiegt das Batteriesystem 79 Kilogramm. Mehrgewicht des Hybrid-Systems wurde zum Teil kompensiert, um einen Teil des Gewichts der Hybrid-Komponenten (ca.175 Kilogramm) zu kompensieren, weist der Prototyp gegenüber der Serie zahlreiche Modifikationen auf. Ein Beispiel ist hier der permanente 4XMotion-Allradantrieb. Im heutigen Touareg wird die Antriebskraft über ein Verteilergetriebe mit sperrbarem Zentraldifferential an die Vorder- und Hinterachse übertragen. Beim Touareg V6 TSI Hybrid kommt statt des zweistufigen Verteilergetriebes ein leichteres Torsen-Differential zum Einsatz, wie es auch Audi im Q7 verwendet. Paradediszipliner des Touareg, wie etwa die optimalen Eigenschaften als Zugfahrzeug, konnten dabei voll erhalten bleiben.

Weitere Änderungen gegenüber dem Serien-Touareg: Damit der Touareg V6 TSI Hybrid auch im reinen E-Betrieb alle komfort- und sicherheitsrelevanten Funktionen bieten kann, mussten diverse Komponenten komplett neu entwickelt werden. So verfügt der Prototyp über eine elektrohydraulische Servolenkung, die nicht auf eine durch den Verbrennungsmotor angetriebene Servopumpe angewiesen ist. Darüber hinaus sorgt im Touareg V6 TSI Hybrid ein elektrischer Hochvolt-Klimakompressor auch bei ausgeschaltetem V6-Motor für angenehme Innenraum-Temperaturen. Statt einer Lichtmaschine sichert der in die Leistungselektronik integrierte DC/DC-Wandler die
konstante Stromversorgung für das Bordnetz ab. Gezielt auf den Hybrid-Einsatz abgestimmt wurde auch die 8-Gang-Automatik. Sie erhielt unter anderem einen speziellen Wandler mit größerer Überbrückungskupplung, eine zusätzliche elektrische Ölpumpe (zur Aufrechterhaltung der Ölversorgung bei abgeschaltetem V6 TSI), einen Getriebewärmer zum schnelleren Erreichen der optimalen Betriebstemperatur sowie eine modifizierte Getriebesteuerung. Gestartet wird per Elektromotor Den Job des Starters übernimmt derweil der E-Motor. Und dieser Job ist besonders anspruchsvoll, da vor allem der Neustart des V6 TSI beim Wechsel

zwischen den Betriebsmodi während der Fahrt ausgesprochen komfortabel sein muss. Und so funktioniert es: Sobald der Motor wieder gestartet werden soll, wird die Wandlerüberbrückungskupplung des Getriebes in die Position „Schlupf“ gebracht und die Drehzahl der E-Maschine auf einen vom Getriebesteuergerät vorgegebenen Sollwert erhöht. Erst dann erhält das Motorsteuergerät die Erlaubnis zur Be tätigung der Trennkupplung. Über das nun folgende Schließen der Kupplung wird der V6 TSI durch die E-Maschine „hochgeschleppt“ und, sobald die Füllung der Zylinder die Darstellung des Solldreh momentes ermöglicht, über die Freigabe von Einspritzung und Zündung gestartet. Das Drehmoment der E-Maschine wird dabei entsprechend des aktuell von der Trennkupplung übertragenen Drehmomentes während des Anschleppvorganges erhöht und – nach dem Start des Verbrennungs motors – analog zu dessen Drehmomentanstieg wieder reduziert. Ist der Kraftschluss an der Trennkupplung eingestellt, so wird die Wandler überbrückungskupplung wieder geschlossen. Klingt kompliziert, ist kompliziert, funktioniert aber hervorragend, da der Fahrer von all dem kaum etwas spürt. Und so soll es sein.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 2. Februar 2009 um 12:53

Hallo,
jetzt muß das Auto nur noch funktionieren.
Die Kraftstoffeinsparung ist schon beeindruckend.

Gruß

Beitrag von „hijacker“ vom 2. Februar 2009 um 13:06

Kompressormotor, 8 Gang (Direktschalt ??)-Getriebe und Torsen-Differential hört sich interessant an...

Beitrag von „FrankS“ vom 2. Februar 2009 um 14:00

> Zitat von hijacker

> ...Direktschalt ??-Getriebe ...

eher nicht, denn im Text wird ja auf den neuen Wandler bzw. dessen Überbrückung hingewiesen:

> Zitat von Sittingbull
>
> ... Sie erhielt unter anderem einen speziellen Wandler mit größerer Überbrückungskupplung... wird die Wandlerüberbrückungskupplung des Getriebes ... so wird die Wandlerüberbrückungskupplung wieder geschlossen....

Gruß

Frank

Beitrag von „dummytest“ vom 2. Februar 2009 um 15:19

´nen günstiger, sparsamer 200PS 2Liter 4-Zylinder TFSI wäre mir in der Hybrid Kombination lieber....

Warum fangen die nur wieder gleich mit den > 300PS Motoren an...

Beitrag von „hijacker“ vom 2. Februar 2009 um 15:45

auweh

Das kommt davon wenn man die Pressmitteilungen wo anders liest und dann hier seinen Senf dazugibt. hm, na hoffentlich waren sie ein bisschen bei Mercedes spionieren und haben sich deren Wandler angeschaut ... im Vergleich zum Getriebe vom ML wird man beim Touareg einfach den Gedanken nicht los das einem das Getriebe subjektiv die Leistung wegnimmt.

> Zitat von dummytest
>
> Warum fangen die nur wieder gleich mit den > 300PS Motoren an...

weil sich da wohl am meisten medienwirksam einsparen lässt... hört sich doch besser an wenn man bei den "PS-Monstern" etwas einspart und nicht nur im Komma-Bereich bei "weniger-PS" herumdoktert... vielleicht haben sich die Vertriebler auch gedacht das sich dieser Wagen in den USA besser verkaufen lässt ...

Beitrag von „samson“ vom 2. Februar 2009 um 20:35

Hört sich sehr gut

Schauen wir mal wie das dann in Serie geht

Beitrag von „Annakin“ vom 2. Februar 2009 um 21:20

Mal gespannt, wie die Preise aussehen...

Beitrag von „samson“ vom 2. Februar 2009 um 21:24

> Zitat von Annakin
>
> Mal gespannt, wie die Preise aussehen...

Als eingefleischter Dieselfahrer kann ich mir bei diesem Verbrauch auch einen Hybrid vorstellen

---

Beitrag von „Annakin“ vom 2. Februar 2009 um 21:34

Eigentlich schon, aaallerdings dürfte der Preis wohl eher zwischen V6 und V10 liegen (schätze ich msl)...

Beitrag von „samson“ vom 2. Februar 2009 um 21:44

53.800 Eur Tipp ich mal

Beitrag von „Annakin“ vom 2. Februar 2009 um 21:47

Wie um alles in der Welt kommst Du gerade auf diesen Preis?

Beitrag von „samson“ vom 2. Februar 2009 um 22:29

Eingebung:D

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. Februar 2009 um 22:36

> Zitat von samson
>
> ***53.800 Eur Tipp ich mal***

Hallo Klaus,

das wird bestimmt nicht ausreichen, € 10.000,- Aufpreis zum "normalen" V6 halte ich da eher für realistisch, also ca. € 58.800

Grüße von Stephan

Beitrag von „samson“ vom 2. Februar 2009 um 22:46

> Zitat von Sittingbull
>
> das wird bestimmt nicht ausreichen, € 10.000,- Aufpreis zum "normalen" V6 halte ich da eher für realistisch, also ca. € 58.800

Ganz schon Heftik, aber Qualität hat Ihren Preis.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 2. Februar 2009 um 22:46

Hallo,
vergleicht man mal Leistung, Ausstattung und Co2 Ausstoß mit dem Hybrid von Lexus,
dann dürft der Touareg bei knapp 60.000,-- starten.

Gruß

Beitrag von „bluwe“ vom 3. Februar 2009 um 15:10

> Zitat von dreyer-bande
>
> Lexus
>
> Gruß

Was auch immer das ist,es ist kein Auto!

Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Februar 2009 um 16:53

2011 = super schnell!!!
9 Liter = wenig ?????

Beitrag von „EzioS“ vom 3. Februar 2009 um 16:59

> Zitat von dreyer-bande
>
> ...vergleicht man mal.....mit dem Hybrid von Lexus...

Hauptsache der regulaere Sprittank schrumpft nicht auf 65l wie beim RX400h. Dieser ist naemlich bei eiliger Autobahnhatz extremst schnell leer - musste ich am eigenen Leibe schon erleben.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Februar 2009 um 13:07

Hallo zusammen,

hier noch ein paar Bilder vom Prototyp

Grüße von Stephan

Beitrag von „heland“ vom 7. Februar 2009 um 13:20

> Zitat von samson
>
> Ganz schon Heftik, aber Qualität hat Ihren Preis.

Wahrscheinlich amortisiert sich das ganze erst bei über 40.000 km p.a - und zum Thema Qualität: das muss sich erstmal im Langzeittest unter Beweis stellen. Noch ein Teil, was kaputt gehen kann - und dann wird es bestimmt heftig teuer (von den Inspektions-Mehraufwendungen ganz zu schweigen). Eigendlich technisch viel zu aufwändig.

Bin bestimmt nicht der Erste, der in diese Technologie investiert. Solange fahre ich meinen R5 mit 8-12 Litern/100 km (Schnitt 10.5 l).

Nicht falsch verstehen: Ich find´s ja gut, dass was passiert. Aber derzeit kramen alle ihre Konzepte raus, die auch schon in den letzten 10 Jahren fertig in der Schublade lagen und aus div. Gründen nicht zur Marktreife kamen.

Beitrag von „FrankS“ vom 7. Februar 2009 um 13:31

Der Prototyp scheint ein US- Modell zu sein, kleiner Kennzeichenausschnitt im Heck, kein Deckel auf dem Mittelfach des Armaturenbretts (oder gibt es den bei euch auch nicht in allen Varianten?)
Was noch auffällt ist der Lufttank neben der Batterie (jetzt rechts) und der LF- Schalter in der Mittelkonsole rechts, dafür aber links ein Loch, wo sonst der Schalter der Untersetzung und der Differentiale sitzt. Scheinbar gibt es beim Hybrid-Touareg mit dem Torsen-Differential keine Sperren und keine Untersetzung mehr?

Gruß

Frank

Beitrag von „hijacker“ vom 7. Februar 2009 um 15:05

Die Frage ist sowieso ob der Hybrid auch das bringt was man sich vorstellt. Der E-Motor läuft lediglich in unterem Geschwindigkeitsbereich (bis etwa 50km/h) und da die Mehrheit der Touaregs eher auf der Autobahn bewegt wird dürfte es mit dem Vorteil des Hybriden schnell wieder vorbei sein, nicht ohne Grund haben sich die Zuffenhauser statt einem Hybriden einen Diesel ins Cayenne Regal geholt und das wo doch deren Chef jahrelang gegen den Diesel gewettert hatte...

Aber lass ma die VW´ler mal machen, man soll ja nicht alles gleich madig reden...

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Februar 2009 um 15:28

> Zitat von FrankS
>
> Scheinbar gibt es beim Hybrid-Touareg mit dem Torsen-Differential keine Sperren und keine Untersetzung mehr?

Hallo zusammen,

meine Vermutung: der Prototyp basiert schon auf dem Touareg II und trägt hier noch die alte, angepasste Karosserie .

Grüße von Stephan

Beitrag von „Thanandon“ vom 7. Februar 2009 um 17:10

Mal ganz provokativ:

wer sich um die umwelt "wirklich in dem maße" kümmert, bzw. sich verantwortlich fühlt, nimmt den bus, die bahn oder das fahrrad.....das etwas gemacht werden muss/darf (?) ist klar, nur ob das wirklich die Lösungen sind, wage ich einfach zu bezweifeln.
Da muss sich schon "viel mehr" drum herum ändern.
VW ist hier nur aufgesprungen um nicht als letzter ohne "etwas" da zustehen. Und wie gesagt 2011 und 9.0 + Liter sind auch in Frage zu stellen.

Im Übrigen gilt das auch für andere Autohersteller.

Beitrag von „dschlei“ vom 7. Februar 2009 um 17:31

> Zitat von hijacker
>
> Die Frage ist sowieso ob der Hybrid auch das bringt was man sich vorstellt. Der E-Motor läuft lediglich in unterem Geschwindigkeitsbereich (bis etwa 50km/h) und da die Mehrheit der Touaregs eher auf der Autobahn bewegt wird dürfte es mit dem Vorteil des Hybriden schnell wieder vorbei sein, nicht ohne Grund haben sich die Zuffenhauser statt einem Hybriden einen Diesel ins Cayenne Regal geholt und das wo doch deren Chef jahrelang gegen den Diesel gewettert hatte...
>
> Aber lass ma die VW´ler mal machen, man soll ja nicht alles gleich madig reden...

Denkst Du da nicht ein wenig zu regional? Hier werden scheinbar die Mehrheit der touaregs im Stadtverkehr bewegt (es ist ja hier ein relativ kleines, nettes Fahrzeug, dass mit seiner Groesser sehr typisch fuer Fahrzeuge ist, die leicht in Parkhaeusern abgestellt werden koennen, weil er so niedlich klein ist).

Desweiteren lohnen sich Dieselfahrzeuge hier nicht sonderlich, weill Dieseloel der bei weitem teurste Tribstoff hier ist (beim 320 Mercedes braucht es rund 80 000 km pro Jahr um sich zu amortisieren). Wenn VW bei sien Betrachtungen den gesammten Markt anschaut, koennte das doch die bessere Loesung sein. Deutschland und Oestrreich sind nun mal sehr kleine Maerkte fuer einen Weltkonzern!

Beitrag von „dschlei“ vom 7. Februar 2009 um 17:35

> Zitat von Thanandon
>
> Mal ganz provokativ:

> wer sich um die umwelt "wirklich in dem maße" kümmert, bzw. sich verantwortlich fühlt, nimmt den bus, die bahn oder das fahrrad.....
>

Aber auch nur, wenn das auch moeglich ist. Hier sind die oeffentlichen Vekersmittel so miese, dass die meisten leute sie nicht benutzen koennen. Ich bin mir sicher, dass es auch noch andere Teile der Welt gibt, wo das der Fall ist.

Deswegen, wie schon gesagt, wenn VW den Weltmarkt betrachtet, koennte das sehr wohl die richtige entscheidung sein. Was ihr immer vegesst, Deutschland ist fuer VW nur ein kleines Teilchen vom Kundenkuchen!

Beitrag von „Thanandon“ vom 7. Februar 2009 um 17:42

Das ist bestimmt richtig und auch ganz gewiss nicht zu unterschätzen, umso mehr wundert es doch einen, dass dieser "grüne prozess" erst jetzt in schwung kommt und 2011 das hybridmobil mobil sein soll.....wenn es in den den staaten teilweise nicht per gesetz die strengen abgasregelung geben würde, wäre doch auch "nichts" oder eher wenig passiert....

> Zitat von dschlei
>
> Aber auch nur, wenn das auch moeglich ist. Hier sind die oeffentlichen Vekersmittel so miese, dass die meisten leute sie nicht benutzen koennen. Ich bin mir sicher, dass es auch noch andere Teile der Welt gibt, wo das der Fall ist.
>
> Deswegen, wie schon gesagt, wenn VW den Weltmarkt betrachtet, koennte das sehr wohl die richtige entscheidung sein. Was ihr immer vegesst, Deutschland ist fuer VW nur ein kleines Teilchen vom Kundenkuchen!

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 7. Februar 2009 um 17:50

> Zitat von dschlei

> Aber auch nur, wenn das auch moeglich ist. Hier sind die oeffentlichen Vekersmittel so miese, dass die meisten leute sie nicht benutzen koennen. Ich bin mir sicher, dass es auch noch andere Teile der Welt gibt, wo das der Fall ist.
>
> Deswegen, wie schon gesagt, wenn VW den Weltmarkt betrachtet, koennte das sehr wohl die richtige entscheidung sein. Was ihr immer vegesst, Deutschland ist fuer VW nur ein kleines Teilchen vom Kundenkuchen!

Hallo,

Deutschland ist für VW mit Abstand der wichtigste und lukrativste Absatzmarkt. Da sind eher die USA ein "kleines Stück Kuchen" noch weit hinter China und Co

---

Beitrag von „dschlei“ vom 7. Februar 2009 um 20:37

> Zitat von Ex-Audifahrer
>
> Hallo,
>
> Deutschland ist für VW mit Abstand der wichtigste und lukrativste Absatzmarkt. Da sind eher die USA ein "kleines Stück Kuchen" noch weit hinter China und Co

Scheinbar sind die USA in der VW Planung doch wichtig, denn es soll (oder wird schon), ein grosses Werk inden USA gebaut, um den Absatz hier mehr anzukurbeln, udn bessere profitte zu erwirtschaften.

VW will hier Toyota ueberholen, fuer die, obwohl der groesste Autohersteller der Welt, der US Markt der Wichtigste ist!

Im Uebrigen sagte ich ja auch nciht nur die USA, sondern der globale Markt wird von VW betrachtet, und da ist Deutschland halt nur ein kleines Stueckchen von!

Beitrag von „Thanandon“ vom 7. Februar 2009 um 21:15

[OT]Gehört nicht wirklich zum Theam daher OT, aber China dürfte/müsste da ja zimelich weit oben stehen! [/OT]

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Februar 2009 um 21:38

Hallo zusammen,

so, nun muss ich auch mal meinen Senf dazu geben:

die angestrebten 9 l halte ich durchaus für einen beachtlichen Erfolg, auch wenn er mit Verzicht der Offroad-Technik erkauft wird. Schliesslich handelt es sich beim Touareg um ein für deutsche Verhältnisse schweres Allradfahrzeug, was ziemlich viel zu leisten vermag. Natürlich stellt sich die Frage; wer braucht so was? Aber man kann ja auch ein anderes Fahrzeug wählen. Die Kombination von Diesel und Elektro wäre bestimmt noch effizienter, nur die wichtigen Märkte in USA und Asien verlangen eben mehr nach Benzinern. Natürlich steht auch VW hier im Wettbewerb, einiges hat die deutsche Automobil-Industrie wieder mal verpasst. Manche haben diesen Weg wieder verlassen, aber Hauptsache, es wagt mal einer was .

Ich vertrete schon lange die Meinung, dass der Dicke im Vergleich zu seinen Mitbewerbern zu viel Treibstoff verbraucht. Aber für mich zählen auch andere Werte: dazu zählen Design, Qualität und Offroad-Fähigkeiten. Letztere erst seit den TF . Aber die Umweltverträglichkeit darf heutzutage einfach nicht zu kurz kommen. Und so werde ich in einigen Jahren genau hinsehen, was für mich Sinn macht. Ein Hybrid kommt vielleicht auch in Frage, wenn das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt.

Grüße von Stephan

Beitrag von „hijacker“ vom 8. Februar 2009 um 08:57

VW wird in den nächsten Jahren in den USA ein Werk aus dem Boden stampfen, ab 2011 sollen in Chattanooga (Tennessee) Fahrzeuge vom Band rollen. Für VW ist es verständlich, die USA ist ein Markt der für VW noch sehr weiß ist und vom Potential her ist in den USA sicher eine Menge

möglich. Dieses Werk hat schon alleine wegen des (schwankenden) Wechselkurses Euro zu Dollar seine Berechtigung.

VW wird sicher die ganze Welt in seine Produktplanung einbezogen haben, mir kommt die Lösung mit dem Hybrid aber eher so vor das man sie nur machen "muss" weil die Konkurrenz sie auch schon hat. Nur was soll VW sonst machen? Die Batterie an sich ist noch nicht so weit das man einen Wagen alleine nur mit Strom betreiben könnte und der Markt lächzt förmlich nach Lösungen. Da bringt man eben eine Zwischen-Lösung die ich als Übergang zu neuen Lösungen bezeichnen würde. In Zukunft werden wir wohl eine Fülle an Antrieben haben, Diesel und Benzin gehört da ebenso dazu wie der Hybridantrieb und der E-Motor. Manche werden mehr Anteile am Markthaben, andere wieder weniger...

Beitrag von „FrankS“ vom 8. Februar 2009 um 15:54

VW testet ja gerade schon mal, wie der Markt auf einen speziell für US- Bedürfnisse ausgelegten VW reagiert. Der Routan wird zwar von Chrysler gebaut, hat einen Chrysler- Motor, trägt aber ein VW Logo und auch die Innenausstattung ist auf VW- Look getrimmt. Look = VW, Feel = Chrysler. Hoffentlich glaubt VW nicht, dass es das ist, was US- VW- Kunden haben wollen, ein US- Auto mit VW- Logo. Wer hier VW kauft, will eigentlich genau KEIN Chrysler, Ford oder GM…

Bei meinem örtlichen Händler steht der Hof voll mit Routans und im Straßenverkehr habe ich noch keinen einzigen gesehen. Im Gegensatz dazu sehe ich alle paar Tage einen EOS und einen GP Touareg habe ich auch schon mal gesehen.

Gruß

Frank

Beitrag von „samson“ vom 9. Februar 2009 um 07:42

In der nächsten Ausgabe der AutoZeitung am 18.02. wird ein aktueller
Fahrbericht vorgestellt.

Für alle Interesierten.

Beitrag von „Heinz“ vom 26. Februar 2009 um 13:30

In der aktuellen Gute Fahrt ist ein kurzer Auszug auch dem Touareg Hybrid gewidmet (S.74): V6 TSI, 3.0l, 333PS, 8-Gang-Automatik, sowie E-Motor mit 52PS und 300NM. Bei einer Testfahrt haben die Tester einen Schnittverbrauch von 8,5L erzielt. Geht doch.

Angeblich durch den gewählten Parallelhybrid-Antrieb ohne jegliche Einschränkung bei Offroad und als Zugfahrzeug.

Beitrag von „FrankS“ vom 26. Februar 2009 um 14:27

die Gute Fahrt ist ja für ihre kritischen Berichte bekannt :D, ich kann mich noch gut erinnern, wie sie die Entfeinerung beim Passat vor ein paar Jahren schöngeschrieben haben, bei der das standardmäßige Gepäcknetz entfallen ist. Damals war die GF der Meinung, viele Kunden hätten ja Probleme gehabt, dieses Netz in den Halterungen am Dach einzuhängen und es wäre gut, dass es jetzt nicht mehr vorhanden wäre.

…das soll aber nicht heißen, dass der Hybrid- Touareg schlecht wäre…

Gruß

Frank

Beitrag von „samson“ vom 26. Februar 2009 um 15:10

> Zitat von samson
>
> In der nächsten Ausgabe der AutoZeitung am 18.02. wird ein aktueller **Fahrbericht** vorgestellt.
>
> Für alle Interesierten.

anbei der Link: http://www.autozeitung.de/node/274538/15

Beitrag von „Vueltablau“ vom 2. März 2009 um 10:05

Guckt Ihr hier: http://www.welt.de/wams_print/art...aendewagen.html

Mehr muß man wohl nicht sagen!!!!

Wie lange wollen die Deutschen Autobauer eigentlich noch weiter schlafen???

Beitrag von „Lollo050968“ vom 2. März 2009 um 10:15

Naja, für einen echten Soft-SUV ist es auch kein Problem ein Hybrid zu bauen. Beim Touareg sollen aber keine Abstriche hier gemacht werden. Ich erinnere mich an einen Anhängertest wo der aktuelle Lexus ganz schnell wegen überhitzter E-Motoren schlapp gemacht hat.

Klar sind die spät dran, aber hat mal einer die Umweltfreundlichkeit über ein ganzes Autoleben errechnet. Die Batterien müssen ja auch entsorgt, oder hoffentlich recycelt werden. Die Herstellung der ganzen zusätzlichen Komponenten produziert C02.
M.E. ist die ganze Hybrid Hysterie nur Augenwischerei, keiner traut sich wirklich revolutionäre Ideen, wie einen emissionsfreien Wasserstoffantrieb, aus der Schublade zu ziehen.

Das Volk soll mal wieder beruhigt werden.

Gruß

Lollo

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. März 2009 um 12:47

Hallo zusammen,

leider schaut das "Volk" nur auf bestimmte Parameter (CO2 und Verbrauch) und da wird es der Dicke in Zukunft noch schwerer haben. An für sich stimmt beim aktuellen V6 TDI das Verhältnis von Leistung und Schadstoffauststoss inzwischen. Der V6 TSI Hybrid wird wohl viel zu teuer in der Anschaffung .

Grüße von Stephan