
Fahrbericht VW Touareg e-Hybrid: Dickschiff mit Doppelherz

Von Axel F. Busse, cen

Nur 2,7 Liter auf 100 Kilometer, und das mit einem 2,5 Tonnen schweren SUV? Ein Traum wäre das, die Wirklichkeit ist leider nicht so eindeutig. Zwar kann der offizielle Verbrauchswert für den VW Touareg e-Hybrid als korrekt nach den Vorschriften ermittelt gelten, dennoch ist er irreführend, denn niemand fährt mit ihm die Normstrecke, um dann nur zweieinhalb Liter Sprit nachtanken zu müssen. Was darf tatsächlich erwartet werden?

Der Abschied vom wunderbaren V8-Diesel schmerzt, doch Volkswagen muss nicht nur den Flottenverbrauch senken, sondern auch die Konkurrenz im Auge behalten. Das sind die konzerninternen Wettbewerber von Audi und Porsche, und das sind die Stecker-Hybriden von BMW, Mercedes-Benz und Volvo. Ein technisch gleichwertiges Produkt ist deshalb unverzichtbar. Das Antriebsgebilde des Touareg e-Hybrid besteht aus einem aufgeladenen V6-Benziner mit 340 PS (250 kW) und einem Elektromotor, der 136 PS (100 kW) abgibt. Gemeinsam sorgen sie für eine Systemleistung von 381 PS (280 kW). Das kombinierte Drehmoment addiert sich auf 600 Newtonmeter.

Das sollte selbst bei einem so massigen Dickschiff wie dem Touareg für zügiges und souveränes Fortkommen reichen. Denn Masse gibt es tatsächlich reichlich zu bewegen. Stolze 2510 Kilogramm brachte das Testfahrzeug auf die Waage, wofür nicht nur die Leistungsbatterie, sondern auch Ausstattungsmerkmale wie Glasdach oder Anhängerkupplung mitverantwortlich waren. Damit ist der e-Hybrid schwerer als der Touareg mit V8-Diesel, an Temperament mangelt es ihm dennoch nicht: Mit 6,3 Sekunden für den Standardsprint auf 100 km/h lässt er so manches Sportcoupé hinter sich.

Zusätzliche Anreize, sich für einen Touareg mit Stecker zu entscheiden, setzt der Hersteller durch inklusive Extras. So kommen spezielle Lederpolster „Vienna“ zum Einsatz, das virtuelle „Innovision“-Cockpit, eine Vier-Zonen-Klimaautomatik mit gesonderten Bedienpanel an den hinteren Sitzen und ein großes Schiebe-/Hebedach aus Glas. Warum ein Winterpaket für rund 370 Euro Zusatzkosten zwar hintere Sitze, nicht aber das Lenkrad beheizt, muss wohl ein Wolfsburger Geheimnis bleiben. Angesichts dessen ist es aber tröstlich, dass an kalten Wintertagen der große Berühr-Bildschirm über der Mittelkonsole auch mit Fleece-Handschuhen bedienbar bleibt.

Etwaigen Wünschen, ihren mindestens 74.250 Euro kostenden Teilzeit-Stromer noch erheblich zu verteuern, können die Kunden nach Herzenslust frönen: Für eine elektrisch anklappbare Anhängervorrichtung nebst „Trailer Assist“, Luftfederung mit elektronischer Dämpferregelung, LED-Matrix-Scheinwerfer, Massagesitze vorn, Head-up-Display und das Fahrassistenzsystem „Plus“ sind zum Beispiel allein schon rund 10.000 Euro zusätzlich fällig. Die Zuziehhilfe für die Türen mag entbehrlich erscheinen, doch wer auch das möchte, zahlt weitere rund 600 Euro. Einen sechsstelligen Gesamtpreis zu erreichen, ist also kein Problem.

Gut, wenn der Wagen dann an der Tankstelle spart. Mit einer Steckdose am Dauerparkplatz ist das auch gar nicht so schwer. Auf rund 500 Testkilometern genehmigte sich der Touareg e-Hybrid je 100 Kilometer Strecke im Schnitt 8,6 Liter Benzin und 13 Kilowattstunden (kWh) Strom. Auch mit null Litern sind 100 Kilometer theoretisch möglich, vorausgesetzt, an jedem Haltepunkt ist eine Steckdose. Vernachlässigt man die kontinuierliche Akku-Aufladung, sieht die Rechnung anders aus, wie das Langzeit-Protokoll des Bordcomputers offenbart: Auf einer Messstrecke von 2870 Kilometern

waren 12,5 Liter Super/100 km, aber nur 7,5 kWh/100 km elektrische Energie verbraucht worden. Maximal 47 Kilometer rein elektrischer Reichweite nennt Volkswagen, was nicht gerade ein Spitzenwert ist. Übernachtete der Testwagen an der Haushaltssteckdose, versprach der Computer immerhin 39 Kilometer. Sind Stromquellen nicht verfügbar, schaffen 76 Liter Spritvorrat einen Aktionsradius von mehr als 700 Kilometern.

Für gediegenes Ambiente und üppige Platzverhältnisse ist der Touareg bekannt, so dass dies keiner weiteren Erwähnung bedarf. In Zahlen ausgedrückt manifestiert sich die Bequemlichkeit in einer Kabinenbreite von 1,55 Metern zwischen den vorderen Türen, hinten sind es immerhin noch 1,50 Meter. Dass sich die hinteren Seitenscheiben nur zu 2/3 versenken lassen, fällt nicht weiter störend ins Gewicht. Die Luftfederung erlaubt es, die Ladekante bis auf 70 Zentimeter abzusenken, die 1,20 Meter breite Luke schluckt auch sperriges Gut.

An Federungs- und Geräuschkomfort gibt es nichts zu tadeln. Dank seiner zahlreichen Assistenten vermag der Touareg dem Fahrer oder der Fahrerin etliche Aufgaben abzunehmen. Anhand von GPS-Daten und Verkehrsschilderkennung reduziert er im Tempomat-Betrieb vor dem Ortseingangsschild selbstständig die Geschwindigkeit oder bugsiert ihn per Smartphone-App ferngesteuert in die Parklücke. Die Geländeausstattung mit Getriebeuntersetzung für den Allradantrieb schafft Freiräume jenseits befestigter Straßen.

Fazit: Als geräumiges SUV mit reichlich Leistung und Komfort hat der Touareg längst eine stabile Fangemeinde gefunden, ganz unabhängig vom Antriebskonzept. Als eHybrid macht er nur dann wirklich Sinn, wenn die emissionsfreie Reichweite tatsächlich so oft wie möglich ausgereizt wird. Wer ihn als grün angehauchtes Feigenblatt vor die Garage stellt und den schweren E-Antrieb ungenutzt durch die Gegend kutschiert, sollte besser nach anderen Fortbewegungsmöglichkeiten suchen. (ampnet/afb)

Daten VW Touareg e-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,88 x 1,98 x 1,72
Radstand (m): 2,90
Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 250 kW / 340 PS
Max. Drehmoment: 450 Nm
Elektromotor: 100 kW / 136 PS
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 14,3 kWh
Systemleistung: 280 kW / 381 PS
System-Drehmoment: 600 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.
Elektr. Reichweite: 47 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,7 Liter
Testverbrauch Benzin: 8,6 Liter
Testverbrauch Strom: 13 kWh
Leergewicht Testwagen: 2510 kg
Kofferraumvolumen: 610 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Basispreis: 74.250 Euro
Testwagenpreis: 97.728 Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Volkswagen Touareg e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
