

Auto - Motor - Meinung: Volvo XC 90 D5 Comfort und VW Touareg R5 TDI im Vergleich

Beitrag von „Thanandon“ vom 11. März 2004 um 22:11

Auto - Motor - Meinung: Volvo XC 90 D5 Comfort und VW Touareg R5 TDI im Vergleich

VDI nachrichten, Düsseldorf, 12. 3. 04 -Geländewagen erfreuen sich aus vielerlei Gründen zunehmend an Beliebtheit - werden aber sehr selten abseits befestigter Straßen gefahren. Volvo bietet mit dem XC 90 einen limousinenartigen Vertreter dieser Spezies an, der näher am Kombi als am Geländewagen rangiert. Der VW Touareg ist dagegen ein komfortabler Offroader. Wir haben beide Autos dort getestet, wo sie am meisten gefahren werden: im üblichen Straßenverkehr. Dort machen beide eine gute Figur - jeder auf seine Art.

Geländewagen sind massige Autos. Deshalb müssen sie kräftig motorisiert sein. Beide Fahrzeuge sind mit einem direkteinspritzenden Fünfzylinder-Diesel ausgerüstet. Beim Volvo XC 90 D5 ist es ein 2,4-l-Motor mit Vierventiltechnik und Common-Rail-Einspritzung. Im VW Touareg R5 TDI arbeitet die neue 2,5-l-Maschine mit Pumpe-Düse-Einspritzung. Auf dem Papier leistet der VW-Motor mit 128 kW exakt 8 kW mehr als der von Volvo, ebenso verfügt er mit 400 Nm über ein 60 Nm höheres max. Drehmoment, muss aber 230 kg mehr bewegen als der XC 90.

Das Mehrgewicht spielt bei den Fahrleistungen eine Rolle, ebenso beeinflusst die gemessenen Fahrwerte die Fünfgang-Automatik des Volvo XC 90 D5. Erst seit Jahresanfang gibt es ihn mit Fünfgang-Schaltgetriebe, ebenso bietet VW für den Touareg R5 TDI neben der Sechsgangschaltung nun auch das Sechsgang-Automatikgetriebe an.

Komfortabel schaltet die Volvo-Automatik. Ihr Wandler sorgt für weiche Übergänge, wodurch der XC 90 D5 aber beim Anfahren und in niedrigen Geschwindigkeiten etwas zäh wirkt. Eine gewisse Anfahrtschwäche zeigt sich auch beim Touareg R5 TDI, doch sie lässt sich mit etwas erhöhter Drehzahl durch Gasgeben und geschicktem Einkuppeln überspielen. Hierbei und unterwegs bewährt sich die vorzügliche Schaltbarkeit des Sechsganggetriebes.

Im Verkehr bewältigt der Touareg alle Aufgaben mit beachtlichem Durchzug, verfügt immer über genügend Power und wirkt bullig. Ein kernig-markantes Nageln legt er nie ganz ab. Der XC 90 D5 gibt sich nach dem Kaltstart nicht sonderlich kultiviert, hält sich dann aber akustisch zurück. Die Messergebnisse sprechen entgegen der subjektiven Wahrnehmung teilweise für den Volvo. Tempo 100 km/h stellen sich beim Beschleunigen um 1,2 s schneller ein und auch in anderen Sprintdisziplinen kann der XC 90 D5 einen kleinen Vorsprung herausfahren. In der Praxis werden sich die minimalen Unterschiede wohl kaum bemerkbar machen, auch das Spitzentempo liegt bei beiden mit 190 km/h auf gleichem Niveau.

Eher dürfte der um 0,5 l/100 km höhere Durchschnittsverbrauch des Touareg von Bedeutung sein. Vielleicht ist das Manko durch preiswertes Füllen des 100-l-Tank auswetzen, der dem

Touareg eine gute Reichweite verleiht. Zudem spielt er als Zugfahrzeug einen Trumpf aus: Bis zu 3,5 t lassen sich bei ihm auf dem Haken nehmen.

Beide Autos verhalten sich im Gegensatz zu früheren Geländewagen auch in brenzlichen Situationen sehr fahrsicher. Beim Touareg greift der Schleuderverhinderer, das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), etwas später, aber ebenfalls wirkungsvoll ein. Der Fahrer fühlt sich bei ihm noch etwas stärker an eine Limousine erinnert, wozu auch die Lenkung und die gefühlte Handlichkeit des VW bis hin zum deutlich kleineren Wendekreis beiträgt.

Beim Fahrkomfort verbucht der gefahrene Touareg mit optionaler Luftfederung (2800 € Aufpreis) ein weiteres kleines Plus: Sie ist den Stahlfedern des Volvo vor allem auf unebener Fahrbahn überlegen und unterdrückt das Wanken des Karosserieaufbaus bei zügigen Richtungswechseln. - Bei Geländefahrt leistet der Touareg dank Reduktionsgetriebe und variabler Bodenfreiheit freilich mehr als der XC 90.

In beiden Fahrzeugen sitzt man vorn bequem mit gutem Seitenhalt, beim Touareg sind die Sitze im Fond zu wenig konturiert. Lederbezüge kosten hier Aufpreis, der XC 90 bietet sie in einer allerdings nicht sehr wertigen Ausführung serienmäßig. Sitzhöhe und Geräumigkeit tragen zum guten Fahrgefühl bei.

Im Volvo kann optional eine dritte Sitzreihe aus dem Boden geklappt werden. Bei "normaler" Anordnung mit fünf Plätzen fasst sein Kofferraum nicht ganz die 500 l Volumen des Touareg, dagegen sind das max. Fassungsvermögen (1837 l) und die max. Zuladekapazität (575 kg) des XC 90 deutlich höher. Beim VW können kleinere Gepäckstücke durch die separat zu öffnende Heckscheibe verstaut werden, außerdem senkt die Niveauregulierung auf Knopfdruck die Ladehöhe ab. Beim Volvo erleichtert die "Pickup"-Ladekante das Verstauen des Gepäcks.

Der gefahrene Volvo XC 90 D5 Comfort kostet mit Lederbezügen, Klimaautomatik, sieben Sitzen, CD-Audiosystem und einigen Komfortdetails sowie mit Fünfgang-Automatik (2000 € Aufpreis) 43 600 €. Auf den ersten Blick erscheint der getestete, mit Luftfederung ausgerüstete VW Touareg R5 TDI mit 41 900 € preiswert. Wird die Sechsgang-Automatik mit "Tiptronic" geordert, für die VW 2100 € € € zu Buche, hinzu kommen Aufpreise für die automatische Temperaturregelung der Klimaanlage und manche anderen Annehmlichkeiten. Wer will, kann darüber hinaus Luxus bis hin zum TV-Gerät und Fondklimaanlage buchen.

INGO REUSS/WOP

Quelle:

http://www.vdi-nachrichten.com/vdi_nachrichte...&cat=2&id=15368