

Mein persönlicher Offroadvergleich

Beitrag von „veah1122“ vom 24. März 2008 um 22:34

Hallo,

in den letzten Tagen habe ich mein persönliches Ausscheidungsrennen für die Sommertour nach Rumänien gemacht. Zur Auswahl stand der voll aufgerüstete Touareg (inkl. Unterfahr- und Schwellerschutz) und der Jeeo Wrangler Rubicon (aktuelles Modell).

Letztes Jahr bin ich die etwas leichtere Tour noch mit dem V10TDI gefahren und war begeistert. Allerdings habe ich die "Sonderprüfungen" nicht mitgemacht und das Auto zu schonen und war besonders fasziniert von dem Mercedes G mit riesigen MT-Reifen - da verlor jedes Geröll seinen Schrecken. Ein großer Nachteil des T. ist daher auch die Reifengröße. Das ist mit den 18" (beim V8 bzw. V10 geht es ja nicht kleiner) auch als AT einfach zu wenig Gummi.

Für solche Fälle hatte ich mir daher dann doch den oben erwähnten Jeep zugelegt. Allerdings geht es ja auch darum, mehrere 1000 km in relativ wenigen Tagen zurück zu legen und da kommt automatisch die große Stunde des T.: für Langstrecken gibt es z.Zt. für mich nichts besseres als meinen halbautomatischen T. (Abstandsradar, Spurwechselassistent und Dynadio zum entspannten cruisen).

Letztes Jahr war der T. einfach optimal. Dieses Jahr ist die Situation aber anders: kaum unbegrenzte Autobahn und spätestens ab Rumänien eher holprige Straßenbeläge.

Daher beinhaltete mein Testprogramm 2 Schwerpunkte: Klettern und Wald- und Feldwege in möglichst hohem Tempo. Dank des vielen Regens der letzten 2 Wochen waren die Testbedingungen sehr gut.

Zuerst habe ich mir daher eine Böschung ausgesucht, um endlich mal einen wirklichen Vergleich zu haben. Und der war doch überraschend deutlich. Zuerst bin ich die Strecke mit dem Rubi gefahren - ohne zu zögern die Böschung hoch und fertig. Die Verschränkung ist genial (Stabis ausgehängt) und dank 3 Sperrern und der AT-Bereifung ging er mit Untersetzung mit Standgas die Böschung hoch. Kein Problem.

Besonders auf dem 1. Bild ist es gut zu sehen, wie steil es dort war - auf der anderen Straßenseite nämlich. Die Böschung dort war etwas niedriger als meine eigentliche Teststrecke.

Und nun der T. Er kippte gleich heftig zur Seite - es fehlt einfach an Verschränkung und dadurch das er auch etwas rutschte (dürfte an den Reifen gelegen haben - Winterreifen sind halt keine ATs) war das Gefühl deutlich unsouveräner als mit dem Rubi. Außerdem brauchte er Schwung -

der Rubi nicht, denn der T. hatte nicht immer alle 4 Räder am Boden - der Rubi schon.

Auch auf den Bildern sieht man doch sehr deutlich: obwohl ich mit dem T. noch gar nicht richtig im Hang stehe, hat er schon deutlich mehr Schräglage als der Rubicon. Dieser Unetrtschied ist im Gefühl, d.h. im Auto noch viel beeindruckender.

Aber o.k. das zeigt ja auch: der T. kann genug für den Normalbürger. Daher zu den Wald- und Feldwegen. Hier fiel dann die Entscheidung. Und auch hier sind es eher Randfaktoren die wichtig waren: mit dem Rubi war es mir einfach egal, ob Zweige gegen den Lack schlugen oder nicht 😄 ...

Aber: auch auf den Feldwegen bin ich lieber mit dem Rubi geheizt - der Touareg ist dafür ein wenig zu straff gedämpft und mir irgendwie auch zu schade zum verheizen. Wo ich dem T. nicht mehr als 50 km/h zumuten wollte bin ich mit dem Rubicon nicht nur locker 60 und mehr gefahren - es war auch weniger materialmordernd (gefühl).

Schon letztes Jahr in den Alpen fiel doch deutlich auf: wenn die Strecke richtig ruppig wurde, sind die klassischen Geländewagen (Defender usw.) einfach viel schneller als ich gefahren - Rahmen und 2 Starachsen sind dann dem SUV einfach überlegen.

Fazit: überall wo ich hinwill, komme ich mit dem T. auch hin - da bin ich sicher. Aber bestimmte Dinge machen mit einem Spezialisten wie dem Rubi einfach mehr Spaß. Am liebsten würde ich die Sommertour mit beiden unternehmen - einen beseren Vergleich kann ich gewiß nicht bekommen. Am Ende werde ich mich aber entscheiden müssen und das wird dann das weiße Auto sein. Eine Zeit lang hatte ich mir mal überlegt, mir einen 2. "Gelände-T" zuzulegen: in weiß (wegen der Kratzer, mit dem V6TDI (wegen der dann möglichen 17") usw. Aber mit vollem Geländetrimm wäre der einfach zu teuer geworden.

Was dem Touareg im Gelände neben mehr Gummi auch o´der besser vor allem fehlt: Verschränkung. Und da könnte eigentlich nur so etwas wie beim Disco oder Range helfen: eine Luftfederung mit aktivem Ausgleich. Eine so künstlich nachgebildete Starachse würde den T. deutlich nach vorn bringen, denn die Böschungswinkel stimmen. Und wenn es dann auch noch gelänge, wie beim Range auch bei ausgefahrenener Luftfederung noch einen Federweg zu haben, dann wäre der Wagen nahe an meiner persönlichen Perfektion. Wenn der Touareg II so eine Luftfederung erhält, wird er wieder voll auf Offroad ausgelegt und gekauft. Sollte es bei der jetzigen Lösung der Luftfederung bleiben, würde ich wohl nur die Straßenversion, d.h. ohne Untersetzung usw. odern. Als Reisewagen ist der T. schon jetzt perfekt - ich genieße jede längere Fahrt. Als Geländewagen ist er ein guter Kompromiß. Der Jeep ist genau umgekehrt zu sehen: als Geländewagen unglaublich gut, als Straßenfahrzeug noch erstaunlich gut.

Ich hoffe, ich bin jetzt niemanden zu nahe getreten. Vielleicht macht VW ja ernst und baut mir meine Traumfederung in den T.II ein. Wenn ich das heute wüßte, könnte ich es kaum noch erwarten, so ein Auto zu fahren.... 🙏🙏

Nachtrag: Ich werde in jedem Fall den T. mal in einem richtigen Offroadgelände bewegen. Mal sehen wie es dann steht.