

V6 TDI alt gegen neu / Vergleich 225 PS zum 240 PS Modell

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2008 um 19:26

Hallo liebe Touareg Freunde,

zusätzlich zum schönen und ausführlichen Bericht von moose/Stefan möchte ich versuchen, die Fragen zu beantworten, die ich mir selbst vor dem Wechsel meines ehemaligen T V6 TDI Bj. 07/05 zum jetzigen, aktuellen Modell gestellt habe. Nämlich "lohnt sich der Umstieg" und "gibt es wirklich *erfahrbare* Unterschiede, oder sind diese so gering, daß man sie kaum bemerkt".

Dabei konzentriere ich mich bewußt auf den technischen Teil, denn zum Design wurde ja schon hinlänglich berichtet und dies ist ohnehin in gewissen Grenzen Geschmackssache. Die „Entfeinerungen“ sprich Sparmaßnahmen, denen nicht nur ein hilfreiches und sinnvolles Feature klammheimlich zum Opfer fiel, lasse ich hier ebenfalls außen vor.

Da meine beiden Fahrzeuge sowohl vom Motortyp, als auch vom Getriebe her identisch sind, und auch die Ausstattung jeweils recht ähnlich ist, lässt sich relativ leicht ein hoffentlich halbwegs aussagekräftiger vorher/nachher-Vergleich ziehen.

Zur Info: Beim jetzigen T handelt es sich um einen V6 TDI mit dem überarbeitetem 240 PS Motor und Automatikgetriebe. Technische Ausstattungen, welche die Fahrzeugeigenschaften, Aerodynamik und den Verbrauch/die Fahrleistungen an sich beeinflussen, führe ich hier kurz auf. Anderes lasse ich bewußt weg, denn die Farbe der Innenausstattung oder Komfortzubehör ist entweder irrelevant oder wird – in letzterem Fall – später in den einzelnen Punkten behandelt.

-Individual Designpaket, d.h. Front- und Heckschürze in anderem Design und zusätzlich Schwellerverkleidungen vorhanden.

-Bereifung: Continental 4 x 4 Sport Contact, 275/40R20 auf VW-Felge „Omanyt“

-„Henkel“ (immer montiert)

-Luftfederung (normal – kein Sportfahrwerk/Wankausgleich)

Motor/Verbrauch

Der überarbeitete Motor ist deutlich spritziger als die 225 PS Variante. Nicht nur subjektiv

empfunden, sondern auch bequem mit der Stoppuhr nachzumessen. Brauchte mein vorheriges Fahrzeug noch knapp 10 Sekunden von 0 - 100 km/h (gemessen jeweils bei Tachoanzeige 105 km/h, das sollte dann ungefähr an echte 100 hinkommen), so schafft diese Übung der „Neue“ bereits jetzt mit Kilometerstand 1.600 recht locker in etwa 8,5 Sekunden. Warum dies so ist, an den offiziellen 15 PS mehr kann es ja nun rein rechnerisch alleine auf keinen Fall liegen, darüber wurde ja hinlänglich spekuliert. Ich weiß es leider auch nicht, aber der Unterschied ist in jeder Fahrsituation spürbar.

Grundlegend geändert hat sich auch das Motorengeräusch an sich. Insgesamt betrachtet leiser und auch etwas vibrationsärmer laufend, jedoch immer etwas knurrend, gibt es bei der neuen Variante einen bestimmten Teillastbereich in dem das Aggregat auch im betriebswarmen Zustand genau so vor sich hinnagelt, wie es der Pumpe/Düse V10 TDI auch teilweise macht. Dies war beim „Alten“ definitiv nicht der Fall. Einmal halbwegs auf Betriebstemperatur konnte man im Innenraum rein akustisch nicht mehr auf einen Diesel schließen. Ein kleiner Wehmutschöpfen, der jedoch in Anbetracht der besseren Fahrleistungen zu verschmerzen sein sollte.

Verbrauchstechnisch ahnte ich zunächst nichts Gutes! Laut VW soll der aktuelle Motor ja im Drittmix 0,8 l weniger verbrauchen, der Bordcomputer jedoch zeigt auch bei gemüthlicher Fahrt nie Werte unter 9 l an, die beim Vorgänger doch öfters auf dem BC-Display standen, wenn ich mit 80 - 90 km/h auf Feierabendverkehrsgeplagter Bundesstrasse dahinrollen musste. Merkwürdigerweise scheint jedoch der Verbrauch bei Autobahnfahrten im Bereich von ca. 120 - 160 km/h kaum über 10 Litern zu liegen, was man vom 05'er Modell wahrlich nicht gerade behaupten konnte. Die Überraschung dann an der Tankstelle: Nach insgesamt 1556 km wurden insgesamt lediglich 162 l Dieselkraftstoff verbraucht. Dies entspricht einem Schnitt von 10,41 l auf 100 km gegenüber 11,32 l gemitteltem Verbrauch beim Vorgängermodell. Für's erste nicht schlecht, ist der Motor ja zum einen noch nicht richtig eingelaufen und zum anderen war auch relativ viel Kurzstrecke und Autobahnbetrieb dabei. Der Bordcomputer scheint also nicht mehr so zu schummeln wie es vorher der Fall war. In meinem Fall stimmt er sogar exakt, denn unter Langstreckenverbrauch kann ich exakt 10,4 l /100 km ablesen. Hier kann man nicht meckern. Mit ausgeschalteter Klimaanlage und etwas zierlicherer Bereifung sollten bei vernünftiger Fahrweise, ohne jedoch zu schleichen, locker Werte um oder auch unter 10 l / 100 km realisierbar sein.

Fahrwerk

Bereits auf den ersten Metern wird klar, hier wurde tatsächlich nochmal ordentlich gefeilt. Die Seitenneigung in flott gefahrenen Kurven ist deutlich geringer, insgesamt wurde die Federung etwas straffer abgestimmt, jedoch ohne an Komfort zu verlieren. (Dämpfungsregler in Stellung „Auto“). Meine Befürchtung, die 20“ Räder und die Reifen mit 40er Querschnitt würden zu einem deutlichem Komfortverlust bei kleinen Strassenunebenheiten führen, hat sich interessanterweise nicht bewahrheitet. Das Schluckvermögen bei Querrillen, Gullideckeln usw.

ist besser als mit den 19"ern und dem 45er Querschnitt beim Vorgängerfahrzeug. Auch ist das gelegentliche Poltern, vor allem an der Hinterachse, spürbar weniger geworden. Anscheinend wurden hier einige Verfeinerungen an der Radaufhängung, bzw. Dämpfungselementen vorgenommen.

Die Lenkung ist irgendwie „anders“. Schwer exakt zu beschreiben. Die ersten Tage musste ich ständig in Kurven leicht nachkorrigieren, denn nie passte der eingeschlagene Kurs 100%ig. Einzige Erklärung die mir hierzu einfällt: Die Lenkübersetzung, bzw. das Einlenkverhalten selbst hat sich geändert. Der Dicke lässt sich auch nicht mehr so träge in die Kurven zwingen, sondern zirkelt nun etwas sportlicher um die Ecken. Ein deutlicher Fortschritt in Bezug auf die Fahrdynamik.

Karosserie/Geräusche

Die nun grauenhaft schräg nach oben, und damit wenig platzsparend einklappenden Spiegel a la BMW haben auch ihr Gutes gegenüber ihren Vorgängern: Die Windgeräusche sind deutlich weniger geworden. Die Blinker- LED's sind allerdings nicht mehr für den rückwärtigen Verkehr erkennbar, ebensowenig wie für den Fahrer. Schade.

Merkwürdiges hat sich bei den Scheibenwischern getan. Die ursprünglich üppig dimensionierten und sehr solide ausgeführten Wischerarme sind ab der zweiten Hälfte der Gesamtlänge nun dünnen, flachen, eingepressten Blechteilen gewichen. Kaum zu glauben, daß dies die Lösung des ewigen „Scheibenwischer-Rubbelpblems“ sein soll. Jedoch, es scheint zu funktionieren. Weder das leidige „Überspritzen“ genau im Sichtfeld des Fahres, noch das nervige Rubbeln in Verbindung mit der ebenso schlechten Wischleistung trat bislang auf. Hoffentlich bleibt das so, auch wenn die Wischerblätter nicht mehr ganz nagelneu sind.

Neues gibt es auch in den Radlaufverkleidungen der vorderen Kotflügel. Statt der früheren glatten Plastikauskleidung finden nun rauhe, stoffartige Einsätze Verwendung. Dies dürfte sich VW von der aktuellen Mercedes M-Klasse abgeschaut haben. Der Sinn: Geräuschdämpfung der typischen Zischlaute auf nasser Fahrbahn. Jedenfalls, es funktioniert sehr gut, besagte Geräusche auf regennasser Fahrbahn sind deutlich leiser.

Insgesamt ist das Innengeräuschniveau spürbar niedriger, besonders wenn man äußere Einflüsse (den Verkehr um das Fahrzeug herum) in Betracht zieht. Ich denke, dies wurde durch Verbesserungen der Dichtungsebenen auch an den Türen erreicht. Sichtbares Beispiel ist ein teilweise in die A-Säule und den weiteren Verlauf der Dachkonstruktion gezogenes Aluprofil, welches längsgerippt ist und an dem die entsprechenden Dichtlippen der Türen anliegen. Damit scheint auch das gelegentliche leise Quietschen der Gummis bei Verwindungen auf unebenen Strecken beseitigt.

An der Vorderkante des elektrischen Glas-Hub/Schiebedaches hielt ein Diffusor aus Netzstoff

statt des bisherigen Kunststoff-Windabweisers Einzug. Die Verwirbelungen bei geöffnetem (zurückgefahrenem) Glasdach sind spürbar geringer, das Fahrzeugdach selbst wird weniger zu niederfrequenten und unangenehmen Schwingungen angeregt. Windgeräuschmäßig ist ebenfalls eine subjektive Verbesserung zu verzeichnen, das durch das Netz erzeugte Frequenzspektrum ist gleichmäßiger verteilt als bei der vorherigen Kunststoffklappe. Pfeif- und isolierte Frequenzen treten nicht mehr auf.

Automatikgetriebe

Das größte Plus zuallererst. Beim Bremsen in Verbindung mit Bergabfahrt schaltet das Getriebe nun – absolut nicht unintelligent – von selbst in eine niedrigere Fahrstufe um das Bremsen aktiv zu unterstützen. Dies geschieht durchaus wirksam, so schaltet der Automat beispielsweise bei etwa 65 km/h zurück bis in die dritte Fahrstufe, was eine deutliche Motorbremswirkung erzielt und die Betriebsbremse spürbar entlastet. Manuelles zurückschalten mit der Tiptronic wird damit praktisch überflüssig. Die niedrige Fahrstufe wird übrigens auch nach Lösen der Bremse beibehalten, bis das Gefälle wieder allmählich in die Gerade übergeht, oder auch der Fahrer wieder Gas gibt.

Allgemein reagiert das Getriebe nun spontaner, der richtige Gang wird in vielen Situationen sinnvoller und schneller gewählt. Kurz gesagt, die Automatik macht einen aufgeweckteren Eindruck, die frühere, teilweise Lethargie, z.B. beim Herausbeschleunigen aus Kurven ist praktisch völlig beseitigt.

Licht

Das Kurvenlicht mit zusätzlichem Abbiegelicht stellt natürlich prinzipbedingt eine Verbesserung dar. Nächtliche Fahrten auf kurvigen, unbeleuchteten Wald- und Nebenstrecken zeigen hier den Unterschied sehr deutlich. Allerdings wurde auch die Ausleuchtung des Abblendlichtes im Allgemeinen verbessert, was auch ohne Kurvenlicht schon Vorteile bringt. Waren bei den alten Scheinwerfern noch deutliche Leuchtdichteunterschiede, besonders im Nahbereich zu verzeichnen, so zeichnen die neuen Scheinwerfer einen deutlich homogeneren und angenehmeren Lichtkegel auf die Fahrbahn.

Viele werden es sicher wissen, der Vollständigkeit halber erwähne ich es jedoch, weil auch manche „Fachzeitschrift“ hier schon falsche Hoffnungen gemacht hat. Die Rückleuchten sind mit konventionellen Glühlampen bestückt, incl. der Bremsleuchten. Also leider nichts mit LED-Technik...

Interieur

Großartige Änderungen gab es hier nicht, eher kleine Detailänderungen. Am augenfälligsten noch beim Instrumententräger, welcher ein neues und größeres Farbdisplay mit gefälligerer Symbolik verpasst bekam.

Über das RNS510 braucht man eigentlich kein Wort zu verlieren. Endlich bekam der T ein zeitgemäßes Navigationssystem, welches zudem im Audiobetrieb noch MP3- und WMA-fähig ist. Das hochauflösende Display im 16:9 Format bietet ansprechende Schriftarten mit ausgezeichneter Ablesbarkeit und eine klare Kartendarstellung im Navigationsbetrieb. Die 3D-Ansicht ist sehr gut, ebenso die Möglichkeit den Bildschirm zu unterteilen um z.B. eine zusätzliche Kartendarstellung in einem anderem Maßstab einzublenden. Verblüfft hat mich etwas die gestochen scharfe und brillante Darstellung beim Abspielen eines DVD-Films. Naturgetreue Farben, keine sichtbaren Abstufungen bei Farbverläufen und Graustufen – das können billige LCD-Fernseher oft deutlich schlechter. Dazu ein erstaunlich authentischer und wuchtiger Sound mit einer sehr guten Räumlichkeit und auch Dynamik bereits mit dem Standard-Soundsystem. Im reinen Audiobetrieb (Radio, CD, MP3) sind dagegen keine Wunder zu erwarten. Gegenüber den Vorgängermodellen RNS2 CD und RNS2 DVD kann ich keine Verbesserung der Audioqualität insgesamt verzeichnen. Zwar klingen die Mitten etwas klarer durchzeichnet und analytischer, der Bassbereich hat jedoch, vor allem bei geringeren Lautstärken eher gelitten. Ein Patt also, was das reine Audiosystem betrifft. Erheblich besser geworden ist dagegen der Rundfunkempfang. Sender, die vorher am Standort gar nicht zu empfangen waren, können nun sowohl gefunden, als auch noch etliche Kilometer weiter vom Sender entfernt gehört werden.

Und last but not least: Die Komfortsitze haben nun einen wesentlich besseren Seitenhalt, obwohl rein optisch keine großartigen Unterschiede auszumachen sind.

Grüße
Robert