

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

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2008 um 21:08

[Zitat von Ex-Audifahrer](#)

Hallo Robert,

vielen Dank für Deinen ausführlichen Bericht. Ist sehr informativ ! Bedenken sollte man allerdings, dass ein großer Teil der Verbesserungen zu Deinem alten V6 TDI Bj 2005 auf das Facelift und nicht auf den neuen Motor zurückzuführen sind. Der 225 PS Motor im GP hat schon wesentlich bessere Beschleunigungswerte, als das Vor-GP-Modell mit 225 PS( durch bessere Airodynamik Spoiler/Spiegel, Absenkung der Luftfederung usw.). Darüber hinaus dürfte die geringere Seitenneigung Deines neuen T eindeutig auf die verbesserte Luftfederung des Facelift kausal in Zusammenhang stehen. Die verbesserte Schaltcharakteristik der Automatik ist bei allen GP zu spüren. Vielleicht findet sich auch noch ein User, der ein Facelift 225 PS gegen ein 240 PS V6 TDI getauscht hat und beide eine längere Zeit (nicht nur einmal den und dann den Motor gefahren) gefahren ist.

Hallo Michael,

teilweise natürlich absolut richtig...! Ich hatte allerdings das (zweifelhafte) Vergnügen, die laufenden Modelländerungen sozusagen live mitzuerleben, da mein T "öfters" mal beim Freundlichen stand und ich als Leihwagen dann den jeweils aktuellen V6 TDI Vorfürer und - in Glücksfällen - auch mal einen V10 bekam. Zwischen GP und Facelift incl. dem 240 PS Motor ist in etwa der gleiche gefühlte Unterschied wie zwischen dem Ur-V6 TDI und dem GP zu verzeichnen, was die Fahrleistungen betrifft. Allerdings relativierte sich letzterer ziemlich, als ich Ende 2007 wieder einmal eine neue Software für das Motorsteuergerät aufgespielt bekam wg. Ruckeln bei Teillast um die 120 km/h. Der Durchzug ab etwa 140 km/h und die Fahrleistungen allgemein hatten sich mit diesem Update spürbar verbessert. Es wird halt laufend, auch während der normalen Produktion hier und da etwas geändert. So gab es auch schon mal zwischendurch eine neue Soft für die Automatik aufgespielt und zwar noch nach der 90D7. Servopumpe und Lenkgetriebe wurden auch schon ersetzt, mit wiederum anderen Lenkeigenschaften und und und...

Allerdings flossen u.a. beim Automatikgetriebe und dem Motor auch mechanische Änderungen ein, so daß z.B. die Mehrleistung oder die Bremslogik des Getriebes definitiv nicht

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/9491-v6-tdi-alt-gegen-neu-vergleich-225-ps-zum-240-ps-modell/?postID=142153#post142153>

softwaremäßig implementierbar ist. Andere Sachen dagegen, wie z.B. die neuen Spiegel, etliche "Entfeinerungen" usw. gab es richtigerweise auch schon beim GP, wobei ja angeblich vom GP zum Facelift nochmals um die 2000 Teile verändert worden sein sollen. (Wahrscheinlich wird da jede Schraube mitgezählt 😊).

Einen 100%igen, allgemein gültigen und für jeden passenden Vergleich wird es daher wohl nicht geben können. Was die Beschleunigung betrifft, sollten bei einem PKW im Vergleich zu den anderen Fahrwiderständen und vor allem der Masse(!) aerodynamische Aspekte bis etwa 80 km/h praktisch völlig außen vor bleiben und im Bereich von 80 - 100 km/h nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen, insbesondere, wenn es sich um solche Feinheiten wie beim Touareg handelt, die selbst in der Endgeschwindigkeit nur sehr marginale Verbesserungen bringen. Eine Absenkung der Luftfederung findet weder beim ersten Modell noch beim aktuellen vor 140 km/h statt. Die Fahrzeughöhe wurde nicht geändert. Lediglich die R-Line/das Sportfahrwerk liegt im Modus "Auto" 20 mm tiefer. Das kann man aber auch in der Normalversion durch die Anwahl des Sportmodus erzwingen. Auf die Beschleunigung hat dies jedenfalls keinen Einfluß - die Werte im Auto- oder Comfortmodus sind mit denen im Sportmodus identisch und liegen im Bereich der Meßgenauigkeit. Daß das luftgefederte Modell geringfügig schneller läuft, als sein stahlgefedertes Pendant hat damit zu tun, daß der zu überwindende Luftwiderstand sehr stark bei höheren Geschwindigkeiten zunimmt.

Ich finde es jedenfalls schon etwas merkwürdig, wie es auf einmal gelingt, mit lediglich etwa 7% mehr deklariertes Leistung plötzlich deutlich bessere Beschleunigungswerte zu erreichen und dies kurioserweise bei fast 10% Minderverbrauch. Beim R5 scheint dies ja ähnlich zu sein was die Beschleunigung betrifft, allerdings habe ich hier persönlich noch keinen Vergleich ziehen können, ob dies auch in der Realität zutrifft, oder nur auf dem Papier - evt auf Grund geänderter Meßverfahren? - steht.

Netterweise wird der Porsche Cayenne in der 290 PS Standardmotorisierung, also mit schlappen 50 Pferdchen mehr, mit etwa gleichem Fahrzeuggewicht und absolut vergleichbarer Aerodynamik bei der Beschleunigung in der Tiptronic-Variante von 0 - 100 km/h mit 8,5 Sekunden spezifiziert, also exakt zwei Zehntel langsamer, wiederum aber mit 227 km/h Höchstgeschwindigkeit deutlich schneller als der Touareg, was gegen die Aerodynamik-These spricht. Ich denke nicht, daß Porsche hier tiefstapelt oder VW übertreibt, denn daß die Angaben in etwa stimmen konnte ich ja bereits selbst überprüfen.

Letztlich müsste man wohl selbst in der Entwicklungsabteilung sitzen, damit man im Bilde ist, was da jeweils im Einzelnen gedreht und geändert wurde. Insgesamt gesehen waren die Jungs aber offenbar schon recht bemüht, bekannte Probleme und Schwachstellen auszumerzen, denn viele durfte ich leidvoll selbst erfahren. An dieser Stelle gebührt wohl auch dem TSC ein Lob, daß offenbar entsprechende Reklamationen nicht grundsätzlich in die Ablage P geworfen werden, sondern tatsächlich aufgearbeitet und in zukünftigen Modellen berücksichtigt werden.

Schauen wir mal, was die Zukunft bringt und ob es vor der Einführung des komplett neuen

Touareg II noch signifikante Änderungen/Verbesserungen für das jetzige Modell geben wird.

Grüße  
Robert