

# Vier Power-SUV im Vergleich

Beitrag von „Thanandon“ vom 3. November 2005 um 21:38

Gipfeltreffen

Touareg W12 Sport, Cayenne Turbo, BMW X5 4.8is und Mercedes G 55 AMG Kompressor – die stärksten und schnellsten Geländewagen Deutschlands.

So schnell kann sich das Blatt wenden: Während manche sich die letzten Jahre mit ihrem großen Benziner-Geländewagen fast nur noch bei Dunkelheit zur Tankstelle wagten, um Anfeindungen zu entgehen, trifft es nun die Besitzer von Dieselaautos um so härter. Angesichts von Dieselruß- und Feinstaubdiskussion rümpfen Passanten die Nase, wenn sie an einem TDI, CDI oder ähnlichem vorbeisclendern. Vergessen sind Kostenersparnis und Verbrauchsreduzierung, schlagartig sind die früher geschmähten Benziner wieder gefragt.

Für jemanden, dem die Spritkosten aus welchen Gründen auch immer egal sind, mögen sie eine Lösung sein. Und wem Motorleistung und Beschleunigung über alles gehen, für den bleibt der Benziner ohnehin die erste Wahl. AUTO BILD ALLES ALLRAD ging für diesen Test zur Abwechslung mal ans obere Ende der Skala und orderte die derzeit leistungstärksten und teuersten deutschen Geländewagen zum Vergleich. Rund 100.000 Euro sollte man übrig haben, wenn man in dieser Liga fahren möchte.

Am günstigsten kommt man mit dem BMW X5 4.8is weg. Inklusiv der bei den anderen bereits serienmäßigen Bildschirm-Navigation kostet der BMW rund 85.000 Euro. Gegenüber dem VW Touareg W12 bleiben da noch 12.500 Euro für Extras übrig, gegenüber dem Porsche Cayenne Turbo 17.000 Euro und gegenüber dem Mercedes-Benz G 55 AMG sogar 25.000 Euro.

Nachteil des X5 4.8is: Er ist – fast peinlich für einen BMW – eindeutig der Schwächste im Feld. Sein auf hohe Drehzahl ausgelegter 4,8-Liter-Achtzylinder bringt zwar 360 PS. Daß das richtig viel ist, merkt man aber erst, wenn die Drehzahlmessernadel die 3500er-Marke hinter sich gelassen hat. Der BMW fasziniert anders: Er ist mindestens 250 Kilo leichter als die Konkurrenz und fährt sich geradezu spielerisch. Leichtfüßig und mühelos lenkt er sich auch um enge Kehren. Sein V8-Saugmotor reagiert bei jeder Drehzahl bissig auf Gaspedalbewegungen. Ohne jegliche Verzögerung beschleunigt er mit wohltonendem Auspuffdonnern. Nur mit ihm macht engagierte Fahrweise auf einer kurvenreichen Landstraße wirklich Spaß, denn nur bei ihm hat man das Gefühl, daß das Auto genau das macht, was man will.

Lenkung, Fahrwerk, Motor, Getriebe, Allradantrieb, Innenausstattung – all das lebt beim X5 4.8is in einer harmonischen Beziehung miteinander. Die Gesamtkomposition stimmt. Wer aber keinen Sinn für sportliches Fahren hat, den enttäuscht der BMW. Sein agiles Handling erkaufte sich der Bayer mit einer knochentrocken abgestimmten Federung, der drehzahlhungrige Motor

läßt schiere Kraft im unteren Drehzahlbereich vermissen. Und bei den praktischen Alltagskriterien wie Kofferraumvolumen und Zuladung verliert der X5 in seiner Klasse.

Das Gegenteil von Harmonie findet im Mercedes-Benz G55 AMG statt. Hier bekommt man den stärksten Motor in einem schon fast antiken Geländewagen zum Höchstpreis von frechen 109.968 Euro. Unglaubliche 476 PS leistet der 5,5-Liter-V8, der von einem mechanisch über einen Riemen angetriebenen Kompressor bereits ab Leerlaufdrehzahl zusätzlich aufgeblasen wird. So entstand ein wahres Tier von einem Motor. Er fällt mit seinen 700 Nm Drehmoment schon bei der kleinsten Gaspedalbewegung wie entfesselt über den bedauernswerten Antriebsstrang her. Ungehobelt reißt er an der Automatik und zerrt unter infernalischem Gewitter aus den beidseitigen Auspuff-Sidepipes die kastige Karosserie nach vorn. Man stelle sich vor: Dieser Mercedes-Benz G, dessen Karosserie schon bei Stadttempo eine Provokation für alle Gesetze der Aerodynamik darstellt, beschleunigt schneller auf Tempo 200 als der 255 Kilo leichtere und mit Aero-Hilfsmitteln wie Dachspoiler, Heckdiffusor und Front-Winglets beflügelte BMW X5 4.8is.

Mit dem ungestümen Vorwärtsdrang des Kompressor-Rüfels unter der Haube kann das restliche Auto kaum mithalten. Beim harten Beschleunigen drehen trotz permanentem Allradantrieb und 285er-Straßenwalzen zeitweilig die Vorderräder des Mercedes durch – auch auf trockenem Asphalt. Das Automatikgetriebe hastet hektisch dem Motor hinterher. Die Bremsen mühen sich redlich, den auf die nächste Kurve zuschießenden Kastenwagen im Zaum zu halten. In Kurven kämpft der Fahrer nicht nur mit der widerborstigen, schwergängigen und gefühlarmen Lenkung, sondern auch mit den beträchtlichen Bewegungen des Aufbaus. Wer nicht imstande ist, auf Antrieb eine saubere Kurvenlinie zu zirkeln, erlebt harte ESP-Eingriffe, die das Schlimmste verhindern wollen. Kein Wunder, daß Mercedes-Benz vorsichtshalber die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf echte 210 km/h begrenzt. Dieses Tempo erreicht der G 55 AMG mit einer Lässigkeit, die die Gesetze der Physik zu verhöhnen scheint. Auf längeren Strecken beschweren sich allerdings vor allem Mitfahrer über den penetranten Geräuschpegel, der sich aus dem allgegenwärtigen Auspuffbass, dem hellen Zirpen des Kompressors und dem tosenden Fahrtwind zusammensetzt.

Im relativ schmalen Innenraum geht es vergleichsweise eng zu. Nur nach oben hin scheint der turmhohe Aufbau unendliche Kopffreiheit zu bieten – eine Reminiszenz an die ursprüngliche Militärbestimmung des G, die Platz für aufgesetzte Stahlhelme und senkrecht gehaltene Gewehre forderte. Dem Komfort ebenfalls abträglich ist das äußerst straff abgestimmte AMG-Fahrwerk, das die Bewegungen des 1,93 Meter hohen Aufbaus eindämmen soll, dabei aber so gut wie keine Federung für kurze Unebenheiten übrigläßt. Der starrachsige AMG stolpert im Innerortsverkehr von einem Kanaldeckel zum nächsten, hoppelt hilflos über Asphaltflicken und schüttelt dabei seine Besatzung rücksichtslos durch. Gerade Lenkung und Fahrwerk zeigen schonungslos die Grenzen einer 26 Jahre alten Konzeption auf.

Von völlig anderem Naturell ist da der Volkswagen Touareg W12 Sport. Trotz seiner Modell-Zusatzbezeichnung darf er als eindeutig am wenigsten sportlich gelten. Seine Stärke liegt vielmehr im Komfort. Allein schon die Federung: Trotz übertriebener 20-Zoll-

Niederquerschnittsräder behält auch dieser Touareg das angenehme Gleiten über Unebenheit aller Art. Souverän schluckt die Luftfederung den Flickenteppich unter ihr. Zu diesem gediegenen Eindruck paßt der Motor vorzüglich. Der Zwölfzylinder mit der außergewöhnlichen W-Form der Zylinderbänke schöpft seine 450 PS weder aus Drehzahl noch Aufladung, sondern schlicht und einfach aus dem Hubraum von vollen sechs Litern. Daraus resultieren schier unerschöpfliche Kraftreserven, die im schweren und komfortablen Touareg aber nie als brachial empfunden werden. Die Kraft des Motors ist einfach da, auch wenn man sie nicht ganz so spontan erlebt wie bei den bissiger reagierenden Motoren im BMW oder Mercedes-Benz. Im VW entpuppt sich der Motor nicht als übermächtiger Egozentriker, sondern als souveräner Partner, der sich den Wünschen des Menschen am Steuer beflissen unterordnet.

Mit dem Naturell von Motor und Fahrwerk harmoniert auch der gediegen aufbereitete Innenraum. Bequeme und großzügige Sitze ermöglichen im Verein mit der luftigen Innenbreite ein entspanntes Reisen. Selbst bei flotter Landstraßenfahrt macht der W12-Touareg dem Fahrer keine Mühe, gibt sich dabei erstaunlich flink. Man kann auch auf der Autobahn höllisch schnell sein, doch wirken selbst die beeindruckend flott erreichten 250 km/h weit weniger rasant als Tempo 180 im wilden AMG-Mercedes.

Am wenigsten scheint beim VW die äußere Aufmachung zum Charakter des Autos zu passen. Die aufgesetzten Kotflügelverbreiterungen, der pompöse Vierrohrauspuff und die Spoilerschürzen sind zwar für sich genommen noch gesellschaftsfähig, lassen den seriösen Touareg aber etwas verkleidet wirken. Das gilt auch für den aggressiv fauchenden Bariton, der aus der Auspuffanlage kommt. Wirklich laut ist der VW aber nicht.

Von Geburt an konstruktiv eng verwandt mit dem Touareg ist der Porsche Cayenne. Genauso wie der Zwölfzylinder des VW leistet der Porsche-Achtzylinder 450 PS. Die resultieren aus 4,5 Liter Hubraum, die von zwei Turboladern zwangsbeatmet werden. Und deshalb fühlen sich diese 450 PS ganz anders an als die 450 PS des VW-Motors. Im Porsche ist man nach dem Niedertreten des Gaspedals zunächst schwer enttäuscht, denn es tut sich vergleichsweise wenig. Während die anderen drei Allrad-Boliden längst auf und davon stürmen, verharrt der bleischwere Cayenne erst mal in einem Turboloch, vor allem unter 100 km/h. Erst bei schneller Autobahnfahrt kann er die per Ladedruck erzeugte Kraft des Motors ausspielen und rast wie entfesselt los. Da der Cayenne im Gegensatz zum Touareg nicht abgeregelt wird, läßt er den VW bei freier Bahn langsam hinter sich und erreicht seine vom Werk attestierte Höchstgeschwindigkeit von 266 km/h auch tatsächlich. Dann wirkt der Geländewagen wie ein startender Jet. Und so klingt er auch.

Man wartet im ansprechend aufgemachten Innenraum förmlich darauf, daß er abhebt, aber er zieht unspektakulär seine Bahn. Porsche hat seinen Cayenne sportlicher erzogen als VW seinen Touareg: Die gleiche Lenkung erfordert im Porsche mehr Kraft, die gleiche Federung absorbiert Unebenheiten weniger geschmeidig. Dafür ermöglicht das gleiche Fahrwerk spontaneres Einlenken, und eine heckbetonte Kraftverteilung des Allradantriebs sorgt für weniger Untersteuern beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Sportlicher als der flinke BMW ist der 355 Kilo schwerere Porsche aber nie unterwegs - trotz seiner 90 Mehr-PS.

Man möchte es kaum glauben, aber es gibt eine Menge Leute, die auch mit einem 100.000-Euro-Allradler ins Gelände fahren. In der Regel aber nicht zum Spaß, sondern weil sie das Auto als schnellen Zubringer zur eigenen Skihütte oder zum Stelldichein bei der Jagdgesellschaft benutzen. Auf ungeteertem Untergrund ist man eindeutig mit dem Mercedes-Benz am besten gerüstet. Denn so rüpelhaft er sich auch auf der Straße gebärdet – beim langsamen Klettern über Stock und Stein geht er ebenso elegant wie unaufhaltsam in Führung. Dafür sorgen sein flexibles Fahrwerk und die Vollsperren an den Achsen. Selten ist im Gelände mehr als Leerlaufdrehzahl nötig. Die vergleichsweise geringe Bodenfreiheit relativiert sich dabei durch die unempfindliche Unterseite des G-Modells.

Dank enormer Bodenfreiheit und wirksamem Allradantrieb können VW und Porsche dem Mercedes-Benz meist folgen. Dabei verschrammen sie jedoch nicht selten das eine oder andere tiefe Karosserieteil. Das ist auch der Hauptnachteil des BMW im Gelände. Seine teuren Aero-Teile aus Plastik streift er schon bei relativ harmlosen Hindernissen ab. Der weniger konsequente Allradantrieb läßt ihn zudem wesentlich früher scheitern.

Kraft haben alle Motoren im Überfluß. Auch die Verzögerung überzeugt: VW, BMW und Porsche bremsen Sportwagen-like mit besten Werten. Aber auch der gute alte G stoppt mit seiner modernen Bremsanlage ansprechend.

Fazit von AUTO BILD ALLES ALLRAD-Redakteur Martin Braun Ganz klar: Diese Autos sind furchtbar teuer und konsumieren entsetzliche Spritmengen. Aber wer es sich leisten kann, hat die Wahl zwischen herrlich ausgeprägten Charakteren: Der VW gewinnt und besticht vor allem durch Komfort. Der BMW verliert, ist aber der wahre Sportsmann. Der Porsche hat ein Turboloch, sonst aber kaum Nachteile. Und der Mercedes-Benz? Ein Charakterkopf mit einem Mordsmotor.

[Quelle](#)