

# Unterschiede 220PS/241PS V6

**Beitrag von „Patty“ vom 19. Januar 2009 um 00:06**

So, nun die nächste Frage: Hat schonmal jemand die beiden Motoren auseinander gehabt oder gehört was sich technisch geändert hat? Die Basis soll ja nun relativ gleich sein, im Phaeton hatte der V6 soviel ich weiß immer schon 241PS, im R32 dann ja auch. Irgendwo meine ich mal was von einer geänderten Ansaugbrücke gelesen zu haben, stimmt das? Noch mehr Änderungen?

Man kommt meiner Meinung nach schon ganz gut klar mit den 220PS, aber für evtl. schmales Geld durch "Baukastentuning", wären die 21PS schon ganz nett.

TT hatte ja sogar 250PS aus der gleichen Basis, also kommt der auch mal in meinen Teilvergleich. 😊

---

**Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. Januar 2009 um 08:26**

Hallo Patty,

prinzipiell sind die Motoren zwar gleich, aber man darf auf keinen Fall zwischen unterschiedlich Modellen vergleichen. Dabei sind alle Komponenten des Antriebs unterschiedlich abgestimmt und daher kommt es zu verschiedenen Leistungen (PS und Drehmoment).

Die Verbesserung beim T. (225 - 239 PS) kommt teilweise durch Optimierung aller mechanischen Teile und einer neuen Abstimmung der Elektronik. Dies geschieht generell zweimal im Jahr, manchmal ergeben sich große Unterschiede mit Erhöhung der Leistung, ein anderesmal wird nur optimiert und so z.B. der Verbrauch gesenkt.

Der nächste große Schritt wird wohl die Einführung des sog. Blue TDI sein. Nein: ich weiss noch nicht wann und was alles gemacht wird 😊.

Grüße von Stephan 😊

---


**Beitrag von „Arndt“ vom 19. Januar 2009 um 09:37**

## [Zitat von Sittingbull](#)

Die Verbesserung beim T. (225 - 239 PS) ....

Stephan 


Super - nicht Diesel !

Oder auch: Benziner und nicht Diesel 

---

## **Beitrag von „Blackhawk“ vom 19. Januar 2009 um 10:53**

Arndt - Stephan will doch einen Cayenne S 

Deshalb kennt er sich doch so gut mit Benzinern aus 



---

## **Beitrag von „Arndt“ vom 19. Januar 2009 um 10:57**

[OT] [Günter](#):

Lief bei Euch vor ein paar Jahren auch die DEA-Werbung mit Super Ingo? Da gabe es auch ein Folge, in der der Depp Diesel in seinen Manta füllte und jeder der vorbei ging sagte: "Super! Ingo" und zum Schluß dann einer "Super ! Ingo, nicht Diesel.

[/OT]

---

## **Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. Januar 2009 um 12:51**

### Zitat von Sittingbull

Die Verbesserung beim T. (225 - 239 PS) kommt teilweise durch Optimierung aller mechanischen Teile und einer neuen Abstimmung der Elektronik. Dies geschieht generell zweimal im Jahr, manchmal ergeben sich große Unterschiede mit Erhöhung der Leistung, ein anderesmal wird nur optimiert und so z.B. der Verbrauch gesenkt.

Hallo zusammen,

laut "gute fahrt" wurden aktuell folgende Veränderungen beim V6 TDI vorgenommen: Einsatz von geregelten Lenkhilfepumpen, längere Achsübersetzung und eine modifizierte Getriebschaltung führten bei gleicher Leistung zu einer Reduzierung des Verbrauchs von bis zu 9 %.

Grüße von Stephan 

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 19. Januar 2009 um 14:18**

...aber es geht doch gar nicht um den TDI, sondern um den V6 Benziner...

Gruß

Frank

---

### **Beitrag von „Patty“ vom 19. Januar 2009 um 14:45**

Zitat

Optimierung aller mechanischen Teile

Zitat

Dies geschieht generell zweimal im Jahr,

Das hört so ´n bißchen nach VW-Marketing an. Nimms mir bitte nicht krumm, ich weiß das Forum und eure Kompetenz sehr zu schätzen. Echt klasse hier und auch das Forum war ein Grund, weshalb ich mich überhaupt getraut hab, so einen Koloss anzuschaffen. Aber die Fahrzeuge sind ja auch noch zu neu, als das da groß am Motor rumgeschraubt wird.

Aber alle mechanischen Teile sind da ganz sicher nicht optimiert worden, es wird eine kleine Evolution gewesen sein, evtl. mit einer anderen Brücke, mit einer anderen, besseren Nockenwelle und/oder deren Verstellung, möglicherweise Änderungen an Kat/Krümmen, dazu noch ein bißchen aggressiver programmiert und fertig ist die Laube.

Klingt einfach, ist auch meistens einfach.

Kenne das vor allem von den 4-Zylindern, wo ich früher viel dran geschraubt hab und es auch heute nicht so ganz sein lassen kann.

Hier ist es, wie ich in der Zwischenzeit rausfand, aber wohl noch etwas anders: Phaeton, Touareg und auch der Golf R32 kamen alle 2002, aber nur der Touareg hatte 220PS, man sprach damals von einem "gedrosselten" R32-Motor. Warum, und was da genau gedrosselt wurde, ist hier meine Frage. Sinn ergibt das für mich nicht, erst recht nicht, weil man 2004 dann ja doch dazu überging, auch dem Touareg die vollen 241PS zu spendieren. Denken könnte ich mir, das man dem Motor zunächst zugunsten einer besseren Drehmomentcharakteristik Spitzenleistung nahm, hat man im Konzern ja schon häufiger gemacht. Was wiederum dagegen spricht, ist allerdings: Die 241PS hatten 320NM bei 2800, der 220PS aber nur 300Nm.

EDIT: Ich glaub, hier ist auch ein großes Missverständnis entstanden. Ihr redet hier vom V6 TDI, ich aber vom Benziner!!!

Von daher sind womöglich auch die Sätze zur Optimierung der mechanischen Bauteile gar nicht so falsch, kann dann wiederum ich nämlich nicht beurteilen, weil ich noch nie ´n Diesel hatte und auch noch nie an einem geschraubt hab. Alles viel zu filligran heute.

---

## Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. Januar 2009 um 18:19

### [Zitat von Franks](#)

...aber es geht doch gar nicht um den TDI, sondern um den V6 Benziner...

Hallo zusammen,

jetzt hat es auch endlich bei mir geklickt 

Grüße von Stephan 

---

## Beitrag von „Tramp“ vom 19. Januar 2009 um 20:11

[Zitat von Arndt](#)

[ot] [Günter](#):

Lief bei Euch vor ein paar Jahren auch die DEA-Werbung mit Super Ingo? Da gabe es auch ein Folge, in der der Depp Diesel in seinen Manta füllte und jeder der vorbei ging sagte: "Super! Ingo" und zum Schluß dann einer "Super ! Ingo, nicht Diesel.

[/ot]

Hallo Arndt,

hier ist "[SUPER INGO](#)"

LG, Harald

---

## Beitrag von „samson“ vom 19. Januar 2009 um 20:18

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo zusammen,

laut "gute fahrt" wurden aktuell folgende Veränderungen beim V6 TDI vorgenommen: Einsatz von geregelten Lenkhilfepumpen, längere Achsübersetzung und eine modifizierte Getriebeschaltung führten bei gleicher Leistung zu einer Reduzierung des

Verbrauchs von bis zu 9 %.

Grüße von Stephan 

[Zitat von FrankS](#)

...aber es geht doch gar nicht um den TDI, sondern um den V6 Benziner...

Also ich wollte das schon lange wissen wie die Minderung von den 9% entstehen 

gruss samson

---

### **Beitrag von „FrankS“ vom 19. Januar 2009 um 20:39**

Nach den Änderungen am V6 TDI verbraucht dieser gar kein **Benzin** mehr

---

### **Beitrag von „Kruemelmonster“ vom 19. Januar 2009 um 21:10**

Hallo,

hier noch Gedanken zu den " unwesentliche Unterschiede " zum Golf & Co ...

Der Motor im T ist längs und nicht quer eingebaut , alle Nebenaggregate mussten anderwo verbaut werden ( Platz ) , um die Geländegängigkeit zu sichern , mußte die Ölversorgung kpl. überarbeitet werden , der T hat ne wassergekühlte LiMa , da dürfte der Kühlkreislauf auch einige Änderungen bekommen haben , da meiner ja schon nen Infarkt mit Pleuellagern und anderen " Kleinigkeiten " hatte , bin ich auch nach der Garantie / Kulanzzeit vorsichtig mit Tuning und Chippen , die 20 PS Mehrleistung holen ja auch Abt und SKN raus , bei nem reinen Saugmotor ist da wohl nicht so viel möglich ?? .

Die Mehrleistung ist wohl hauptsächlich eine Temperaturfrage innerhalb des Blocks ?

Hatte mal was von geändertem Saugrohr gelesen , ev. war auch noch was mit Nockenverstellung ?

? Wirf doch mal die Suchfunktion an , meine da gab es mal nen Presseberich hier im Forum , über den neuen V6 ...

Nur mal nen Paar Gedanken vom Kruemelmonstter ...:)

---

### **Beitrag von „Patty“ vom 19. Januar 2009 um 21:20**

Schon klar, das er längs eingebaut ist, aaaber, wie auch schon gesagt: Alle 3, Touareg, Phaeton und R32 kamen Ende 2002, aber nur der T hatte anfangs weniger PS. Phaeton auch im Längseinbau von Beginn an 241PS, T dann halt später.

Finde hier leider nur Infos zum neuen V6 FSI mit 280PS und der ist ja durch seinen Hubraum schon automatisch mit Mehrleistung gesegnet und auch durch die andere Einspritzung nicht vergleichbar.

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 19. Januar 2009 um 23:33**

Leistung (kW / PS) ist ja ein Produkt aus Drehmoment und Drehzahl.

Anstatt also nur auf die (maximale) Leistung zu schauen sollte man eher auf das Drehmoment und den Verlauf der Drehmomentkurve schauen. Es würde mich nicht wundern, wenn die im Touareg ganz bewusst anders ausgelegt ist als beispielsweise im R32.

Im Touareg wäre ein höheres Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen bestimmt sinnvoller als hohe Leistung bei hohen Drehzahlen.

Gruß

Frank

---

### **Beitrag von „Patty“ vom 4. März 2009 um 18:25**

Greife das Thema nochmal auf, vielleicht weiß ja doch jemand was.

Hat vielleicht jemand mal die Möglichkeit Teilenummer vom Kat und Krümmer zu vergleichen??

## Zitat

Im Touareg wäre ein höheres Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen bestimmt sinnvoller als hohe Leistung bei hohen Drehzahlen.

Das hatte ich ja bereits als Vermutung genannt, aber es spricht halt dagegen, das man hinterher doch die 241PS spendiert hat und der Phaetonm, welcher auch kein leichter Floh ist, diese von Beginn an hatte. Drehmoment hat der 241er auch etwas mehr, bei gleicher Drehzahl oder sogar 200 U/min früher, jedenfalls nicht später.