

Touareg V6 TDI BlueMotion

Beitrag von „Sittingbull“ vom 22. Mai 2009 um 13:20

Wolfsburg, 22. Mai 2009 - Volkswagen erweitert sein Angebot an Fahrzeugen mit umweltfreundlicher BlueMotion Technik: Ab sofort ist der Touareg V6 TDI mit BlueMotion Technology bestellbar. Ein Verbrauch von 8,3 Litern ist mit diesem Oberklasse-SUV von Volkswagen trotz des Allradantriebs und einer Leistung von 165 kW (225 PS) möglich.

Eine Kombination verschiedenster Maßnahmen macht dies möglich: Ein intelligentes Energiemanagement lädt die Batterie während der Schubphasen des Fahrzeugs und entlastet so zusätzlich den Motor. Eine um 25 mm tiefer gelegte Karosserie verringert den Luftwiderstand. Rollwiderstandsoptimierte Reifen, längere Achsübersetzungen sowie viele innermotorische Maßnahmen tragen zudem ihren Teil dazu bei, den Verbrauch um über 10 Prozent zu reduzieren. Dabei bleibt die Funktionalität des Ausnahme-Offroaders voll erhalten: Anhängelasten von bis zu 3,5t bewältigt er ebenso spielerisch wie die Fahrt durch unwegsames Gelände.

Der Touareg V6 TDI mit BlueMotion Technology ist serienmäßig mit einer 6-Gang-Automatik und einem Partikelfilter ausgestattet. Äußerlich ist er nur durch den entsprechenden Schriftzug am Heck sowie an den serienmäßigen 17-Zoll Leichtmetallfelgen „Makalu“ erkennbar. Des Weiteren sind das CD-Radio „Delta“, eine Klimaanlage, die nützliche Geschwindigkeitsregelanlage sowie das Multifunktions-Lederlenkrad in diesem Paket immer mit an Bord. Der Touareg mit BlueMotion Technology ist ab sofort bestellbar. Der Grundpreis liegt bei 50.450 €, in Kombination mit dem Sondermodell „North Sails“ bei 59.500 €.

Beitrag von „windeck“ vom 25. Mai 2009 um 14:31

Hallo

mich würde interessieren ob die Fahrwerte entsprechend der alten 225 PS -Version sind oder besser bzw schlechter. Hast Du da auch irdendeine Info??

Gruß Ralf

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Mai 2009 um 14:53

[Zitat von windeck](#)

mich würde interessieren ob die Fahrwerte entsprechend der alten 225 PS -Version sind oder besser bzw schlechter.

Hallo Ralf,

here we go: Höchstgeschwindigkeit **207** zu **214** zu **202** km/h, Beschleunigung **9,2** zu **8,3** zu **8,5** sec und Verbrauch **10,7** zu **9,3** zu **8,3** l/100km bzw. CO2 Emission **283** zu **244** zu **219** g/km

Werte beziehen sich auf **V6 TDI MJ 2008**, **V6 TDI MJ 2009 240 PS** und **V6 TDI Bluemotion MJ 2010** mit Automatik und Stahlfeder.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „mardi“ vom 25. Mai 2009 um 15:08

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo Ralf,

here we go: Höchstgeschwindigkeit **207** zu **214** zu **202** km/h, Beschleunigung **9,2** zu **8,3** zu **8,5** sec und Verbrauch **10,7** zu **9,3** zu **8,3** l/100km bzw. CO2 Emission **283** zu **244** zu **219** g/km

Werte beziehen sich auf **V6 TDI MJ 2008**, **V6 TDI MJ 2009** und **V6 TDI Bluemotion MJ 2010** mit Automatik und Stahlfeder.

Grüße von Stephan 

Alles anzeigen

Wenn ich die Zahlen von Verbrauch und CO2 sehe, frage ich mich doch, warum hat man sich nicht schon vorher die Mühe gegeben?

Vor ein paar Jahren gab es doch die gleichen techn. Möglichkeiten.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „dummytest“ vom 25. Mai 2009 um 15:22

es wäre mal interessant zu wissen, wieviel Verbrauchsreduktion alleine das Absenken der Karosserie um 25mm bringt und wieviel die anderen Massnahmen schaffen.

Alleine schon die Tieferlegung würde mich vom Kauf abhalten, ob es den BlueMotion aber auch mit dem "normalen" Fahrwerk gibt halte ich für zweifelhaft. Den Rest der Modifikationen finde ich so normal, dass die für mich an sich in jeden Touareg reingehören. 😊

Beitrag von „wolfibaun“ vom 25. Mai 2009 um 15:27

...tja - damals sind aber auch der Staat und die Verbraucher - mit ihrem Ruf nach Sprit-sparenderen und Umwelt-schonenderen Autos - den Herstellern noch nicht so auf die Pelle gerückt.

Grüsse

Wolfgang 😊

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Mai 2009 um 15:53

[Zitat von dummytest](#)

Alleine schon die Tieferlegung würde mich vom Kauf abhalten, ob es den BlueMotion aber auch mit dem "normalen" Fahrwerk gibt halte ich für zweifelhaft.

Hallo zusammen,

der "BlueMotion" hat das Sport-Stahl-Fahrwerk serienmäßig und ist so eben 25 mm tiefer, allerdings läßt er sich auch mit Luft-Fahrwerk bestellen und wäre so wieder mit verschiedenen Niveaus zu fahren 😊.

Der V6 TDI wurde in den letzten 24 Monaten mehrfach verbessert, alleine beim MJ 2009 zweimal. Für mich ist das inzwischen erreichte ein enormer Fortschritt und die Werte vom "BlueMotion" können sich doch wirklich sehen lassen, schliesslich hat der Dicke immer noch alle Offroad-Features an Board 🗣️.

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „dummytest“ vom 25. Mai 2009 um 18:37

Zitat von Sittingbull

Hallo zusammen,

der "BlueMotion" hat das Sport-Stahl-Fahrwerk serienmäßig und ist so eben 25 mm tiefer, allerdings läßt er sich auch mit Luft-Fahrwerk bestellen und wäre so wieder mit verschiedenen Niveaus zu fahren 😊.

schon klar, aber ich möchte keine "Luft" bzw. an sich will ich auch für die "Luft" nicht mehr bezahlen.. 😄 ... aber trotzdem wäre ich bereit Geld für die weitere Spritspartechnik auszugeben... nur eben nicht für ein quasi Sportfahrwerk dass mich dann auch noch in den Geländefähigkeiten einschränkt...

an sich will ich meinen alten Touareg aber mit dem optimierten Motor und der anderen Getriebeabstufung... .. Vielleicht bietet VW mir ja mal so etwas später an...

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Mai 2009 um 19:53

[Zitat von dummytest](#)

an sich will ich meinen alten Touareg aber mit dem optimierten Motor und der anderen Getriebeabstufung... .. Vielleicht bietet VW mir ja mal so etwas später an...

Hallo Burkhard,

ja, das wäre eine feine Sache, wohl aber unrealistisch 😊

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „windeck“ vom 26. Mai 2009 um 07:38

Hallo Stephan,

danke für den Vergleich. Die Werte die erreicht wurden sind schon gut. Allerdings geht, meiner Meinung nach beim Touareg am Luftfahrwerk nichts vorbei.

Da wird dann der Verbrauch wohl etwas steigen, sind dann aber immer noch gute Werte.

Gruß Ralf

Beitrag von „V6-Driver“ vom 27. Mai 2009 um 21:06

[Zitat von windeck](#)

Hallo Stephan,

danke für den Vergleich. Die Werte die erreicht wurden sind schon gut. Allerdings geht, meiner Meinung nach beim Touareg am Luftfahrwerk nichts vorbei.

Da wird dann der Verbrauch wohl etwas steigen, sind dann aber immer noch gute Werte.

Gruß Ralf

warum soll den der Verbrauch mit Luftfahrwerk steigen??

Normalerweise ist der Verbrauch doch besser mit Luftfahrwerk da er bei höheren Geschwindigkeiten etwas abgesenkt wird!!

Beitrag von „Franks“ vom 27. Mai 2009 um 22:30

Weiß jemand, wie hoch der Gewichtsunterschied zwischen Luft- und Stahlfahrwerk ist? beim Beschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten spielt der Luftwiderstand kaum eine Rolle und der Verbrauch steigt mit dem Fahrzeuggewicht. Bei höheren konstanten Geschwindigkeiten spielt das Gewicht keine Rolle und der Verbrauch ist stark vom Luftwiderstand abhängig.

Je nach Fahrweise kann man nun mit einem Gewichtsvorteil oder niedrigerem Luftwiderstand einen günstigeren Verbrauch erzielen

Gruß

Frank

Beitrag von „windeck“ vom 28. Mai 2009 um 17:14

[Zitat von V6-Driver](#)

warum soll den der Verbrauch mit Luftfahrwerk steigen??

Normalerweise ist der Verbrauch doch besser mit Luftfahrwerk da er bei höheren Geschwindigkeiten etwas abgesenkt wird!!

Hallo

Ja schon richtig was Du Schreibst. Es kommt nur darauf an ab welchem Geschwindigkeitsbereich der T sich senkt. Geht es schon ab 70 -80 km/h runter oder erst wenn höhere Geschwindigkeiten ab 130 km/h erreicht sind. Wenn dem so sei steht der T bei 120 km/h voll im Wind, wie man so schön sagt, und das tiefergelegte Sportfahrwerk vom BlueM. ist halt immer Tief und quasi unter dem Wind. Deshalb gehe ich davon aus, daß der BlueM. mit Luftfahrwerk etwas mehr verbraucht als ohne.

Aber abgesehen davon sind die Verbrauchswerte der Hersteller eher theoretischer Natur und

das wird sich erst ändern wenn Sie dafür gerade stehen müssen was Sie in Ihre Prospekte schreiben. aber das ist wieder ein ganz anderes thema.

Gruß Ralf

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 08:59

Ich hätte noch ein paar Fragen zum Luftfahrwerk:

Ist der bluemotion mit dem Luftfahrwerk auch tiefergelegt (im Vergleich zu den normalen Touaregs mit Luftfahrwerk).

Kann man eigentlich beim Touareg mit Luftfahrwerk nicht manuell auch immer auf der Straße auf der tiefsten Stufe fahren? Bei meinem derzeitigen allroad geht das ja auch, sollte dann wohl auch beim Touareg möglich sein.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Januar 2011 um 09:42

Hallo Hannes,

der "Blue Motion" mit LF liegt, wenn ich mich richtig erinnere, ca. 10 mm tiefer und du kannst alle Modelle generell im Sportlevel fahren, damit sie auch unterhalb von 120 km/h tiefer stehen



Grüße von Stephan 

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2011 um 09:43

[Zitat von Hannes H.](#)

...Ist der bluemotion mit dem Luftfahrwerk auch tiefergelegt (im Vergleich zu den normalen Touaregs mit Luftfahrwerk).

Kann man eigentlich beim Touareg mit Luftfahrwerk nicht manuell auch immer auf der Straße auf der tiefsten Stufe fahren? Bei meinem derzeitigen allroad geht das ja auch, sollte dann wohl auch beim Touareg möglich sein.

Sevus Hannes,

so weit ich weiß, entspricht die luftgefederte Version dem Standard. Allerdings liegt der luftgefederte Touareg mit 220 mm Bodenfreiheit im Normallevel ohnehin schon etwas tiefer als die Stahlfeder-Variante mit 237 mm. Das fällt auch optisch auf, wenn man am Supermarkt mit dem Luftgefederten neben Bruder Stahlfeder parkt.

Durch Anwahl der Fahrwerkseinstellung "Sport" am dreistufigen Rändelrädchen in der Mittelkonsole kannst du auch dauerhaft ein niedrigeres Level (-25 mm gegenüber dem Normallevel = dann 195 mm) anwählen. Dies geschieht jedoch auch automatisch bei Geschwindigkeiten > 125 km/h (oder 140 km/h - die Angaben widersprechen sich da teilweise, selbst meine Bedienungsanleitung sagt was anderes, als die Angaben im Datenblatt. Ich glaube aber, 125 km/h ist richtig...). Lediglich das niedrigste (Fahr)Level von 180 mm kann nicht manuell gewählt werden. Das wird nur bei Geschwindigkeiten ab 180 km/h automatisch eingestellt.

Wer es partout noch tiefer möchte, der kann auf verschiedene elektronische Nachrüst-Lösungen von Drittanbietern zurück greifen, oder schlichtweg die Grundeinstellung des Fahrwerks via Diagnosesystem etwas manipulieren. Rund 20 mm sind hier noch ohne Fehlermeldungen machbar. Letzteres wirkt sich allerdings auf alle Level aus, auch das Offroad-Level, wobei man u.U. die dann fehlende Bodenfreiheit auch mal schmerzlich vermissen könnte. Lediglich Ladelevel und X'tra-Level bleiben unangetastet, da hier jeweils gegen die Gummianschläge gefahren wird.

Grüße
Robert

P.S.: Stephan (Sittingbull) könnte durchaus Recht haben mit den -10 mm beim Bluemotion mit LuFe. Ich bin mir da absolut nicht sicher.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 10:51

Danke für die Antworten, bin begeistert, dass man so schnell so kompetente Antworten bekommt!

Dann ist das wohl gleich wie bei meinem allroad, man muss ja auf der Straße nicht künstlich hochfahren, nur dann wenn man es wirklich braucht....

Noch eine Frage zur Bodenfreiheit: Ich habe noch ein altes Prospekt aus dem Jahre 2008 herumliegen, da steht etwas von Bodenfreiheit 163mm, für welche Version gilt denn das? Ebenso steht bei der Bodenfreiheit standardmäßig 237mm und max. 300mm beim V10 TDI (das dürfte dann wohl das Max. mit der Luftfederung sein). Irgendwie widersprechen sich da manche Werte.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2011 um 11:23

[Zitat von Hannes H.](#)

...Ich habe noch ein altes Prospekt aus dem Jahre 2008 herumliegen, da steht etwas von Bodenfreiheit 163mm, für welche Version gilt denn das? Ebenso steht bei der Bodenfreiheit standardmäßig 237mm und max. 300mm beim V10 TDI (das dürfte dann wohl das Max. mit der Luftfederung sein). Irgendwie widersprechen sich da manche Werte.

163 mm sind die Angabe bei voller Zuladung. Im Prospekt identisch für Stahlfeder- und Luftfedervariante angegeben, wobei letzteres nicht für bare Münze zu nehmen ist, denn wenn ich 500 kg Holzbriketts in meinen luftgederten T einlade, dann gleicht er das wieder schön aus, so dass er nach wie vor das gleiche Level behält. 237 mm ist die Bodenfreiheit für das Stahlfeder-Fahrwerk.

Wenn du drei verschiedene Prospekte unterschiedlichem Ausgabedatums zur Hand nimmst, dann steht fast in jedem ein bisschen was anders, diese Punkte betreffend... Ähnlich verhält es sich mit dem mitgelieferten Bordbuch 😄

300 mm ist richtigerweise die Angabe für das X'tra-Level. Beim V10 steht das deshalb dabei, weil bei dem die Luftfederung Serie ist.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Januar 2011 um 11:24

[Zitat von Hannes H.](#)

Noch eine Frage zur Bodenfreiheit: Ich habe noch ein altes Prospekt aus dem Jahre 2008 herumliegen, da steht etwas von Bodenfreiheit 163mm, für welche Version gilt denn das? Ebenso steht bei der Bodenfreiheit standardmäßig 237mm und max. 300mm beim V10 TDI (das dürfte dann wohl das Max. mit der Luftfederung sein). Irgendwie widersprechen sich da manche Werte.

Hallo Hannes,

die Werte betreffen jeweils die unterschiedlichen Fahrwerke mit und ohne maximaler Belastung:

163 mm für Stahlfahrwerk Sport bei Vollast

195 mm für Luftfeder bei Vollast

300 mm für Luftfeder im Xtra-Level

Grüße von Stephan 

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 9. Januar 2011 um 11:42

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo Hannes,

163 mm für Stahlfahrwerk Sport bei Vollast

Grüße von Stephan 

Hi!

160mm sind auch die Bodenfreiheitsangaben für das Ladelevel.

So steht es zumindest in meiner Betriebsanleitung.

LG

Manu

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 12:08

Ok, danke für die weiteren Infos.

D.h. der Touareg mit Luftfederung kann die Bodenfreiheit von 195-300mm variieren, dann hat der ja sogar im Sportmodus noch anständig Bodenfreiheit (also ziemlich gleich viel wie ein Tiguan oder Audi Q5). Ev. hat dann der bluemotion 10mm weniger, was jetzt aber nicht wirklich gravierend ist.

Aber der bluemotion war nie mit Diff Sperre an der Hinterachse lieferbar, oder wurde die nur so selten bestellt (habe zumindest keinen auf den div. Gebrauchtwagenbörsen gefunden).

MfG

Hannes

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Januar 2011 um 12:30

[Zitat von Hannes H.](#)

Aber der bluemotion war nie mit Diff Sperre an der Hinterachse lieferbar, oder wurde die nur so selten bestellt (habe zumindest keinen auf den div. Gebrauchtwagenbörsen gefunden).

Hallo Hannes,

die wurde sowieso eher seltener geordert. Diese Freaks findest du fast alle bei den TF 😄

Grüße von Stephan 🙏

Beitrag von „SOA“ vom 9. Januar 2011 um 12:46

Die Luftfeder des Touareg BMT unterscheidet sich nicht von der des normalen Touareg.

Über den Drehschalter kannst Du die Geländeneiveaus anwählen (und den Ladelevel, der aber nur im Stand funktioniert).

Wenn über die Walze der Dämpferverstellung Sport angewählt wird, senkt sich das Fahrwerk um 25 mm ab. Das ist das Hochgeschwindigkeitsniveau, das normalerweise ab 120 km/h angefahren wird. D.h. Du fährst dann immer 25 mm tiefer, dafür wird aber bei 120 km/h nicht weiter abgesenkt.

Unabhängig davon wird bei 180 km/h noch einmal weiter abgesenkt (habe ich nicht genau im Kopf aber ich meine weitere 10 mm).

Viele Grüße

Sven

P.S.: Sorry, wenn das jetzt doppelt ist. Irgendwie hatte ich ein paar 😊 Zwischenantworten nicht mitbekommen.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 18:34

Finde ja interessant, dass man bei Tempo 180 das Niveau nochmals absenkt. Wer fährt schon mit dem Touareg solche Geschwindigkeiten? Kann man das eigentlich auch so programmieren,

dass das ev. bei Tempo 100 funktioniert, das mach m.E. nach mehr Sinn?

MfG

Hannes

Beitrag von „SOA“ vom 9. Januar 2011 um 18:51

Programmieren kann man alles, aber nicht alles macht Sinn.

Da geht es ja nicht nur um die Aerodynamik sondern auch um Komfort, Fahrsicherheit und Restfederwege.

Absenken kann man also nur, wenn die Straße eine sehr gute Qualität hat, mit wenig Unebenheiten, etc. Das ist in der Regel der Fall, wenn ich 180 km/h fahren kann, bei 100 km/h würde ich das nicht voraussetzen. Also fährt das Auto bei 100 km/h in einem Level bei dem es auch mit allen bei dem Tempo üblichen Unebenheiten gut klar kommt.

Viele Grüße

Sven

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 19:00

Naja, eine Absenkung bei Tempo 180 macht nur in einem Land der Welt Sinn, in allen anderen Länder kann so ein Tempo (regulär) nicht gefahren werden, denke mal, dass man bei Tempo 100 auf einer gut ausgebauten Landstraße oder Autobahn fährt, da sollte eigentlich kein Unterschied zu Tempo 180 sein.

Noch eine andere Frage: Lt. einer Aussage von Autobild Allrad sollte der bluemotion auch eine optimierte AGR haben. Eine AGR ist ja noch niemals gut für den Verbrauch gewesen (zumindest beim Diesel) und dient rein dazu die NOx-Grenzwerte zu erreichen. Was versteht man darunter? Hat VW da die AGR-Rate reduziert?

MfG

Hannes

Beitrag von „V6-Driver“ vom 9. Januar 2011 um 19:45

[Zitat von Hannes H.](#)

Naja, eine Absenkung bei Tempo 180 macht nur in einem Land der Welt Sinn, in allen anderen Ländern kann so ein Tempo (regulär) nicht gefahren werden, denke mal, dass man bei Tempo 100 auf einer gut ausgebauten Landstraße oder Autobahn fährt, da sollte eigentlich kein Unterschied zu Tempo 180 sein.

Naja, nach dem bisherigen Winter sind auch gut ausgebaute Landstraßen zu einem Schweizer-Käse geworden...

Stell dir vor du fährst mit deinem auf "max" abgesenkten T, mit 100 km/h durch ein Schlagloch (auf Autobahnen findet man ja eig keine ;D). Danach wird dein T sicherlich "krumm" hängen ... Wegen dem fehlenden Restfederweg ...

Die Ingenieure werden sich bestimmt etwas dabei gedacht haben den Wert auf 180 km/h zu setzen!!!

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2011 um 20:20

[Zitat von V6-Driver](#)

...Die Ingenieure werden sich bestimmt etwas dabei gedacht haben den Wert auf 180 km/h zu setzen!!!

Da möchte ich zustimmen, verbleiben doch bei diesem Niveau lediglich noch 20 mm Restfederweg zzgl. den Gummi-Anschlagdämpfern, die aber kein reguläres (und schon gar kein komfortables...) Federelement darstellen, sondern nur den fatalen Metall/Metall-Kontakt verhindern sollen.

Die nochmalige Absenkung des Fahrzeugniveaus ab 180 km/h dient nicht nur der Reduzierung des Luftwiderstandes, sondern, zusammen mit der strafferen Einstellung von Zug- und Druckstufe der adaptiven Dämpfer, in erster Linie der Fahrsicherheit. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist dies nicht notwendig, sonst hätte man das schon so gemacht... Ganz dumm sind die Entwickler schließlich auch nicht.

Auch wenn der ein oder andere der Meinung ist, ein SUV oder (halber) Geländewagen wie der Touareg muß möglichst tief gelegt werden, damit er erst richtig "geil" aussieht (das soll aber hier nicht Gegenstand der Diskussion werden, denn das darf und soll jeder handhaben wie er mag!), so ist doch festzustellen, dass eine Manipulation am Serienfahrwerk in allzu großer Ausprägung sicherlich der Sache im Ganzen gesehen nicht förderlich ist. Fahrzeugspezifisch ausgelegte Positiv- und Negativfederwege nebst anderer Fahrwerksparameter sind ja nicht dem Zufall entsprungen, sondern das Ergebnis von langwierigen Erprobungsfahrten und Abstimmarbeiten.

Wenn man möglichst nahe der Teerdecke sitzen mag und noch um das letzten Zehntel Minderverbrauch zu kämpfen gedenkt, dann stellt sich die Frage, ist der Touareg tatsächlich das richtige Fahrzeug 😞

Das soll jetzt bitte nicht als Wertung betrachtet werden, aber das Fahrzeug ist nun mal so wie es ist. Der Touareg wird - auch als Bluemotion - niemals ein Verbrauchswunder werden. Dafür ist er schlichtweg zu schwer, die Stirnfläche zu groß, die Reifen zu breit und die Transmissionsverluste im aufwändigen Antriebstrang sind hoch.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2011 um 21:26

Nein, ich bin auch der Meinung, dass der Touareg nicht gut aussieht, wenn er tiefer liegt, es geht mir auch nicht um das letzte Zehntel Verbrauch. Ich denke aber, dass auf der Landstraße oder Autobahn ein tiefer Schwerpunkt gut für das Fahrverhalten wäre.

Ich fahre öfters mit dem Mercedes ML270CDI eines Bekannten, aber der Wagen ist auf der Straße durch sein weich wankendes Fahrwerk eine richtige Zumutung. Daher denke ich, dass ich mit einem Touareg mit Stahlfederung nicht glücklich werden könnte.

Mein derzeitiger allroad mit dem Luftfahrwerk liegt auf der tiefsten Stufe perfekt auf der Straße (das würde er aber auch erst ab 140 absenken, mache das aber immer schon manuell auf der Landstraße), von daher dachte ich wäre ähnliches beim Touareg auch machbar.

MfG
Hannes

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2011 um 21:47

Hannes, keine Bange! 😄 Als Ex-ML 270 CDI-Fahrer kann ich dir versichern, dass da Welten dazwischen liegen. Der T fährt sich auf der AB auch bei hoher Geschwindigkeit sehr sicher und bleibt - im Gegensatz zum schaukeligen "alten" ML (W163) - auch bei Ausweichmanövern und Notbremsungen sicher beherrschbar. Das ist in erster Linie das Verdienst der Tatsache, dass die Dämpfer (beim luftgefederten T) mit zunehmender Geschwindigkeit proportional straffer eingestellt werden und zusätzlich noch in Notsituationen (hohe Querbeschleunigung, starke Verzögerung) im Millisekundenbereich auf extra straffe, sprich brettharte Dämpfungswerte justiert werden.

Das kann der stahlgefederte T natürlich nicht, wengleich der Fairness halber gesagt werden muß, dass der reine Komfortzugewinn der Luftfederung bei moderater Fahrweise nur sehr marginal ist. Bei forcierter Gangart auf kurviger Strecke oder schneller Autobahnfahrt punktet die Kombination aus Niveauanpassung und vor allem adaptiver Dämpferverstellung allerdings deutlich.

Als leider ebenfalls nicht von Defekten verschonter Fahrer zweier Touaregs hatte ich schon das Vergnügen, neben diverser Motorisierungen auch mehrfach die stahlgefederte Version zu fahren. Insofern habe ich einen direkten Vergleich der beiden Varianten. Ich würde sagen, dass der ruhige, eher gemütliche Fahrer, mit dem Stahlfeder-Fahrwerk absolut einwandfrei bedient ist. Wer gerne flott unterwegs ist und es auf der AB auch mal laufen lässt, der ist aber mit dem Luftfeder-Fahrwerk besser beraten. Jedoch ist auch bereits die stahlgefederte Version des Touareg erheblich fahrstabiler als der "alte" ML.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Januar 2011 um 21:23

Ok, danke mal für die weiteren Infos. Ich kenne den Touareg mit Stahlfedern (ja der ist doch um einiges besser als der W163, aber mir doch noch immer etwas zu schaukelig), daher kommt mir nur der mit Luftfederung in Frage.

Der Wankausgleich, war aber in Verbindung mit der Luftfederung nicht Serie? Wenn nein, wie erkennt man das System denn? Was noch ziemlich schwer zu finden ist, das ist das ACC, das wurde scheinbar beim 1er Touareg eher selten bestellt. Ist das da empfehlenswert, oder eher

nervig, da da der Wagen bei jedem Überholmanöver selbst zu bremsen beginnt?

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 10. Januar 2011 um 21:53

[Zitat von Hannes H.](#)

Der Wankausgleich, war aber in Verbindung mit der Luftfederung nicht Serie? Wenn nein, wie erkennt man das System denn? Was noch ziemlich schwer zu finden ist, das ist das ACC, das wurde scheinbar beim 1er Touareg eher selten bestellt. Ist das da empfehlenswert, oder eher nervig, da da der Wagen bei jedem Überholmanöver selbst zu bremsen beginnt?

MfG

Hannes

Hallo Hannes,

der Wankausgleich war eine aufpreispflichtige Option zur Luftfederung. Realisiert u.a. durch stärkere Stabilisatoren und andere Kennlinien der Dämpferregelung. Der Komfort leidet merkbar (entgegen der Versprechungen, das wäre nicht der Fall in den Positionen "Auto" und "Comfort" der Dämpferregelung), aber dafür gibt es einen spürbaren Zugewinn bezüglich verringerter Seitenneigung in Kurven und insgesamt durchaus ein "sportlicheres" Fahrverhalten. Muß man mögen, ist aber für den Umsteiger von einem herkömmlichen PKW, der Fahrwerksmäßig halbwegs straff abgestimmt war, vielleicht gar keine schlechte Wahl...

Die ACC bin ich (beim T II) schon gefahren, allerdings nur einen Tag lang, was zu wenig ist um sich ein Urteil zu erlauben. Da gibt es sicher User hier im Forum, die da mehr Erfahrung haben... Eines kann ich aber sagen: Die, teilweise herzhaftere Bremserei im Kolonnenverkehr ist zumindest gewöhnungsbedürftig. Selber, als Fahrer, hat man halt den Vorteil, dass man meist über die anderen Fahrzeuge drüber sieht und damit vorausschauender fahren kann als die ACC, die sich nur stur am Abstand des vorausfahrenden Fahrzeugs orientieren kann und der damit

die menschliche "Fuzzylogik" fehlt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Dieselross“ vom 11. Januar 2011 um 09:30

[Zitat von coala](#)

der Wankausgleich war eine aufpreispflichtige Option zur Luftfederung. Realisiert u.a. durch stärkere Stabilisatoren und andere Kennlinien der Dämpferregelung. Der Komfort leidet merkbar (entgegen der Versprechungen, das wäre nicht der Fall in den Positionen "Auto" und "Comfort" der Dämpferregelung), aber dafür gibt es einen spürbaren Zugewinn bezüglich verringerter Seitenneigung in Kurven und insgesamt durchaus ein "sportlicheres" Fahrverhalten. Muß man mögen, ist aber für den Umsteiger von einem herkömmlichen PKW, der Fahrwerksmäßig halbwegs straff abgestimmt war, vielleicht gar keine schlechte Wahl...

Hallo,
vielleicht darf ich ne Zwischenfrage einwerfen ... -
Was sagt eigentlich der ominöse Begriff " 4 Corner Luftfederung" , der in den Ausstattungslisten bisweilen auftaucht ? (Das das Auto an allen 4 Ecken Federung/Dämpfung hat ...ist mir klar **gg)
Kurz : Ist mit "4 Corner" ..die ganz normale LuFe gemeint ?? ..also "nix Besonderes" ...

Danke,
& LG
Dietmar

Beitrag von „Arndt“ vom 11. Januar 2011 um 09:32

[Zitat von Dieselross](#)

Kurz : Ist mit "4 Corner" ..die ganz normale LuFe gemeint ?? ..also "nix Besonderes" ...

Richtig.

Viele Fahrzeuge (zumeist Kombis) haben z.B. nur an der Hinterachse Luftfedern, damit hohe Zuladung oder auch das Auflagegewicht des Anhängers kompensiert werden kann.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Januar 2011 um 20:30

[Zitat von coala](#)

Hallo Hannes,

der Wankausgleich war eine aufpreispflichtige Option zur Luftfederung. Realisiert u.a. durch stärkere Stabilisatoren und andere Kennlinien der Dämpferregelung. Der Komfort leidet merkbar (entgegen der Versprechungen, das wäre nicht der Fall in den Positionen "Auto" und "Comfort" der Dämpferregelung), aber dafür gibt es einen spürbaren Zugewinn bezüglich verringerter Seitenneigung in Kurven und insgesamt durchaus ein "sportlicheres" Fahrverhalten. Muß man mögen, ist aber für den Umsteiger von einem herkömmlichen PKW, der Fahrwerksmäßig halbwegs straff abgestimmt war, vielleicht gar keine schlechte Wahl...

Die ACC bin ich (beim T II) schon gefahren, allerdings nur einen Tag lang, was zu wenig ist um sich ein Urteil zu erlauben. Da gibt es sicher User hier im Forum, die da mehr Erfahrung haben... Eines kann ich aber sagen: Die, teilweise herzhaftere Bremserei im Kolonnenverkehr ist zumindest gewöhnungsbedürftig. Selber, als Fahrer, hat man halt den Vorteil, dass man meist über die anderen Fahrzeuge drüber sieht und damit vorausschauender fahren kann als die ACC, die sich nur stur am Abstand des vorausfahrenden Fahrzeugs orientieren kann und der damit die menschliche "Fuzzylogik" fehlt.

Grüße
Robert

Alles anzeigen

Ist das Fahrwerk auch in Verbindung mit den Standardreifen (235/65R17) so hart, oder merkt man den Wankausgleich erst mit 19-zöllern?

Ok, muss mal einen Touareg mit ACC finden und das mal austesten. Ich fahre auf der Autobahn praktisch nur mit Tempomat, und da nervt es oft, wenn man knapp schneller als einer vor einem fährt, mit dem ACC könnte man sich da schön anhängen....

MfG

Hannes

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2011 um 21:37

Hallo Hannes,

so trifft man sich wieder. Bist wohl nach dem allroad auch auf dem Touareg Trip? Kann Dir sagen, Du wirst nix bereuen, im Gegenteil, das was der allroad schon gut gemacht hat, findet im T seine Perfektion.

ACC kann man imho nicht auf die Schnelle testen und "erfahren", man muss sich dran gewöhnen wie angenehm man damit fährt. Den Komfortverlust merkt man erst wieder, wenn man mal Tempomat ohne ACC fährt.

Btw kannst du alle Regelungen des ACC mit leichtem Druck auf das Gaspedal unterdrücken, z.b. wenn du näher auffahren willst, eine Lücke nutzen willst etc. Das Zusammenspiel zwischen ACC automatischen Bremsen und dem manuellen Fahrereingriff erfolgt sehr sanft und flüssig.

Ich nutze ACC sehr oft, ob Landstraße, Autobahn (gerade in Ö) oder auch im Stau. Sehr komfortabel.

gruss aus nürnberg,
marco

PS: Standardreifengröße 235/65-17 würde ich Dir nicht empfehlen, fahren sich sehr schwammig im Vergleich zu den allroad 225/55-17. Die 255/55-18 sind vergleichbar. Zudem ist das Luftfahrwerk im T um einiges komfortabler.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. Januar 2011 um 21:38

[Zitat von Hannes H.](#)

Ist das Fahrwerk auch in Verbindung mit den Standardreifen (235/65R17) so hart, oder merkt man den Wankausgleich erst mit 19-zöllern?

Hallo Hannes,

alles reine Geschmackssache. Mir persönlich ist das mit 19" inzwischen etwas zu sportlich geworden. Am besten eine Probefahrt machen 😊

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Januar 2011 um 21:50

[Zitat von macko](#)

Hallo Hannes,

so trifft man sich wieder. Bist wohl nach dem allroad auch auf dem Touareg Trip? [...]

Ich nutze ACC sehr oft, ob Landstraße, Autobahn (gerade in Ö) oder auch im Stau. Sehr komfortabel.

gruss aus nürnberg,
marco

PS: Standardreifengröße 235/65-17 würde ich Dir nicht empfehlen, fahren sich sehr schwammig im Vergleich zu den allroad 225/55-17. Die 255/55-18 sind vergleichbar. Zudem ist das Luftfahrwerk im T um einiges komfortabler.

Ja, langsam schaue ich mal nach einen Nachfolger, nachdem ich ja einen in guter Ausstattung haben möchte, wird sich wohl nicht so leicht einer finden. Ich möchte ja ausstattungstechnisch keinen Rückschritt machen, zu dem was ich jetzt habe....

Denke auch, dass ACC auf alle Fälle ein Komfortgewinn sein müsste!

Bei den Reifen bin ich bei zu dicken Reifen etwas skeptisch, hatte bei meinem allroad auch mal kurz 245/45R18 montiert, die waren aber fürs Gelände völlig ungeeignet und bin dann sofort reumütig wieder zu den 17ern zurück. Optik ist eben nicht alles, denke, dass die 255er im

Touareg da wohl ähnlich zu betrachten sind.

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2011 um 21:59

[Zitat von Hannes H.](#)

JBei den Reifen bin ich bei zu dicken Reifen etwas skeptisch, hatte bei meinem allroad auch mal kurz 245/45R18 montiert, die waren aber fürs Gelände völlig ungeeignet und bin dann sofort reumütig wieder zu den 17ern zurück. Optik ist eben nicht alles, denke, dass die 255er im Touareg da wohl ähnlich zu betrachten sind.

Ne, nicht wirklich.

Ich hab ihn mit den 17" gekauft, aber das schwammige Fahrverhalten in Kurven ging mir auf den Nerv. Die 255/55-18 fahre ich seitdem im Sommer und bin top zufrieden, was Verbrauch, Straßenlage und Geländeeinsatz angeht (sind 1:1 mit der 17" allroad Bereifung vergleichbar!!). Im ersten Winter hab ich dann 235/60-18 gefahren, was aber im Vergleich zur 255iger Bereifung etwas bockig und unkomfortabler fährt, einfach unharmonisch. So habe ich diesen Winter neue 255/55-18 Winterreifen aufgezogen und bin jetzt auch im Winter topzufrieden. 19" schaut optisch besser aus, kostet aber mind. 0,5 Liter Diesel auf 100 und bringt im Gesamtpaket keine Vorteile, mir zumindest (hat mein Kumpel montiert gehabt).

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 11. Januar 2011 um 23:07

Der Kumpel bin ich??

Ich fand die 19" super. Vor allem mit dem Reifensatz, aber hier gehen die Meinungen auseinander.

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2011 um 23:15

He alter Amerikaner,
hat Dich die Faszination Touareg doch noch nicht losgelassen.... :D:D

Lg nach Übersee!

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 11. Januar 2011 um 23:24

nein!!!

ich vermisse meinen Trex>

Der 4Zylinder Mist den die Ami's bauen ist nix. Hier gibts so geiles Gelaende zu fahren und ich kann nicht....