

# Drehmoment

## Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 22. November 2004 um 08:33

Hallo Techniker unter den TF's

Mal eine Verständnisfrage:

wenn bei meinem Golf IV 1.9 TDI 150 PS ein Drehmoment von 310 NM vorhanden ist (ca 22 NM pro 100 Kg Gewicht), und beim R5TDI ein Drehmoment von 400 NM (ca 17 pro 100 Kg Gewicht), kann ich dann bei einem Tuning des R5TDI auf ca 480 - 500 NM (wären dann ca 20 - 22 NM pro 100 Kg) mit ähnlichen Durchzugsdaten rechnen wie beim Golf?

Ich hoffe ich war nicht zu kompliziert.... Die Frage hat sich mir heute morgen am Berg gestellt. Mit dem Golf ist überholen null Problem - 3. Gang, Gas kurz durch und weg ist man. Beim T hoffe ich, dass ich bei Ueberholmanöver am Berg (es gibt wirklich Schleicher bei uns!) nicht ein Verkehrshindernis sein werde....

Zusammengefasst: wie hoch muss ich tunen, um beim R5TDI ähnliche Beschleunigungswerte zu erhalten wie beim Golf? Ist meine Gewichtsrechnung überhaupt "technisch" sinnvoll und zulässig? Hoffe, dass ich nicht eine zu blöde Frage gestellt habe 😊

Greez

Adrian

---

## Beitrag von „rollo68“ vom 22. November 2004 um 08:48

Hallo!

Ich weiß jetzt nicht genau ob ich da richtig liege, aber Du hast bei Deinem Golf ein Leistungsgewicht von ca.  $9,3\text{kg}=1,0\text{Ps}$  und beim Touareg ca.  $14,08=1$ , um gleiche werte zu bekommen muß Du wohl V10 fahren.

MFG

Roland

---

## Beitrag von „owolter“ vom 22. November 2004 um 09:50

Zitat von rollo68

Hallo!

Ich weiß jetzt nicht genau ob ich da richtig liege, aber Du hast bei Deinem Golf ein Leistungsgewicht von ca.  $3,3\text{kg}=1,0\text{Ps}$  und beim Touareg ca.  $14,08=1$ , um gleiche werte zu bekommen mußt Du wohl V10 fahren.

MFG  
Roland

der golf ist doch etwas schwerer als 495 kg  
das leistungsgewicht sollte beim 150ps golf eher bei 9kg pro ps liegen

[TDI-Junkie](#)

da die masse des T höher ist als die des golfes, wird natürlich die beschleunigung des T bei gleichen krafteinwirkung geringer sein als die des golfes (masse ist halt träge)

---

### **Beitrag von „rollo68“ vom 22. November 2004 um 10:04**

Hallo!

der Golf ca  $1400\text{kg}$   $111\text{Kw}= 12,61\text{Kg/Kw}$   
der R5 ca  $2450\text{Kg}$   $128\text{Kw}= 19,14\text{kg/Kw}$   
der V10 ca  $2680\text{Kg}$   $230\text{Kw}= 11,65\text{Kg/kw}$

<http://www.kfz-tech.de/Formelsammlung/Leistungsgewicht.htm>

und nun viel spaß bei Tunen

MFG  
Roland

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 22. November 2004 um 10:11**

Zitat von rollo68

Hallo!

und nun viel spaß bei Tunen

MFG

Roland

Brauchen wir ja nicht, **Hubraum ist durch nichts zu ersetzen.** 😄



andreas

---

### Beitrag von „dummytest“ vom 22. November 2004 um 10:18

Zitat von andreas

Brauchen wir ja nicht, **Hubraum ist durch nichts zu ersetzen.** 😄



andreas

... ausser durch mehr Hubraum



---

### Beitrag von „agroetsch“ vom 22. November 2004 um 10:20

Hallo,

die Frage ist aber wie es sich mit dem DREHMOMENT verhält. Ihr habt ja nur die Berechnung für die Leistung gemacht...?

Golf 4,5kg/Nm

R5 6,1kg/Nm bzw 5,2kg/Nm mit 470Nm frisiert

V6TDI ca. 5kg/Nm

V10 3,5kg/Nm

Ich glaube aber das ist eine Milchmädchenrechnung 🤖

---

### **Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 22. November 2004 um 10:52**

@ all

Danke danke danke 🤖

Nur, was nun? So ganz helfen tun mir die Aussagen noch nicht.... Ich meine, Armin kommt mit seiner Berechnung am nächsten: ein bisschen tunen, und schon ist man bei kg/NM nahe an den Golf-Werten. Aber wie verhält sich das nun in der Praxis? Wie wirkt sich das konkret aus? Die Masse ist bestimmt träger, klar. Was ist aber, wenn ich überhole? Kommt da aus dem tiefen Keller genug Stoff, um mal schnell vorbeizuhuschen?

Ich weiss, der Airbus V10 hat genügend Muckis für solche Spiele. Aber ich zuwenig bares.... Deswegen die Ueberlegung mit ein bisschen Drehmoment einkaufen. Tempomässig läuft der R5TDI locker 120 - 140, mehr brauche ich nicht. Aber unten rum sollte schon was kommen.

Es gibt doch einige unter Euch, die solche Ueberholmanöver schon durchgeführt haben. Kommt da wirklich genug oder muss man sich komplett umstellen in der Fahrweise?

Bin halt noch ein blutiger Theoretiker 🤖

Greez

Adrian

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 22. November 2004 um 11:02**

Das ist ja generell der Vorteil des Diesels, dass bei relativ niedriger Umdrehungszahl ein hohes Drehmoment zur Verfügung steht, während die Benziner erst bei höherer Drehzahl mehr Drehmoment und Leistung bringen.

Zum zügigen Überholen ist es wichtig, dass der Turbo schon läuft, also rechtzeitig der entsprechende Gang gewählt wird. Dafür nehme ich gerne die Schaltwippen, dann brauche ich keinen Kickdown zu machen.

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 22. November 2004 um 11:15**

Hallo,

also gerade beim Beschleunigen bergauf am Ortsschild im 4. Gang merkt man beim Tuning den größten Unterschied. Da tut sich dann schon was.

Ich denke aber trotzdem dass es fahrleistungsmäßig sicher ein Abstieg zum 150PS-TDI im Golf sein wird, ob mit Tuning oder ohne. Ich habe vorher einen 115PS-PD TDI (hatte aber auch 310NM) gehabt, und der hatte zumindest subjektiv mehr Bumms.

Wie schon mehrfach erwähnt bin ich aber zufrieden damit, einen Rennwagen habe ich nie erwartet.

Ich kann übrigens morgens im Stau zur Saalburg hoch (geht gut bergauf) mit Schritttempo im 2. Gang und Standgas rollen lassen. Kämpft sich brav vorwärts ohne zu ruckeln, ist fast wie mit Automatik 😁

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 22. November 2004 um 11:26**

Wichtig ist auch, über welchen Drehzahlbereich das maximale Drehmoment zur Verfügung steht. Wenn ich unseren 4-Zylinder-Golf ("nur" 130 PS) mit dem 6-Zylinder im Audi vergleiche, liegen da Welten dazwischen. Während die Kraft im Golf sehr spontan abrufbar ist - und genauso schnell wieder verschwindet, hat der Audi eine sehr gleichmäßig Leistungsentfaltung über einen großen Drehzahlbereich (jedenfall für einen Turbodiesel). An diesen Grundcharakteristika wird man auch mit Tuning nur wenig ändern können.

Aus meiner Erinnerung heraus (die Probefahrt liegt relativ lange zurück), ist der Drehzahlbereich beim R5 auch nicht sonderlich groß. Vielleicht tauscht du den R5 ja doch noch gegen den V6 ein - sobald die AMAG-Phaetons verkauft sind 🙄.

Gruß  
Thomas

---

## Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 22. November 2004 um 11:36

@ Andreas

Also heisst das, im richtigen Moment in die manuelle Schaltung wechseln und "riegeln" 😬

@ Armin

Davon gehe ich auch aus, dass die Leistung "unten rum" weniger aggressiv sein wird als im Golf. Also werden auch die Ueberholwege länger....

@ Thomas

Nee, der Entscheid ist schon längst pro R5TDI gefallen. Vielleicht ist es ein Fehler, keine Ahnung. Aber so ist es nun mal und so werde ich es auch durchziehen. Sooooooooo schlecht kann der 5er wohl nicht sein 😊 . Und die Phaetons der AMAG gehen mir am A..... vorbei (uups!).

Ich werde mich wohl mal an die Grenzen herantasten müssen. Nur so kann ich entscheiden, ob ein Tuning nötig ist oder nicht.

Herzlichen Dank an alle für die guten Ratschläge/Meinungen.

Greez

Adrian

---

## Beitrag von „Wolf“ vom 22. November 2004 um 11:42

[Adrian](#),

der Dicke ist wie eine "Harley-Davidson" auf 4 Räder, dahingleiten.

Gruss Wolf

---

## Beitrag von „agroetsch“ vom 22. November 2004 um 11:47

Zitat von Wolf

[Adrian](#),

der Dicke ist wie eine "Harley-Davidson" auf 4 Räder, dahingleiten.

Gruss Wolf

Na Wolf doch bitte keine Vergleiche mit dem amerikanischen Vorkriegsschrott 😄

---

### **Beitrag von „Sandokahn“ vom 22. November 2004 um 12:02**

Hallo

Ich war von meinem R5 eigentlich positiv überrascht hatte zuvor einen Golf Variant TDI 4 Motion mit 130 PS .

Klar der Golf war explosiver in der Leistungsentfaltung aber der R5 geht auch wie die Pest man muß ihn eben zum überholen über 1800 U/min bringen dann geht schon was .

MfG Sandro

---

### **Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 22. November 2004 um 12:55**

Danke Sandro!

Das wollte ich hören! Also ist doch einiges drin mit dem Dicken! Habe nebst dem 150PS-Golf noch den 130PS-Variant. Somit habe ich wenigstens einen Anhaltspunkt.

@Wolf

Schon; da geb ich Dir recht. Nur beim gleiten kann man nicht überholen, und wenn man am Berg mit 50 oder so gleiten soll/muss, gehe ich lieber vorbei und nutze die erlaubten 80!

Danke und  
Greez  
Adrian

---

### **Beitrag von „weide\_de“ vom 22. November 2004 um 14:43**

Also ich bin meist sehr spät dran bei Terminen, muss also oft mit meinem R5 Schalter überholen. Zuvor hatte ich einen 2,3 l Benziner im Galaxy (=Sharan). Obwohl auch kein leichtes Auto und viel Windwiderstand konnte ich dort im 5. Gang bei ca 80 km/h bleiben und locker überholen.

Beim R5 ist ein spontanes Überholen aus dem 6. Gang NICHT möglich! Aus dem 5. Gang geht es gut, aber braucht es braucht etwas mehr Strecke. (3 - 5 Fahrzeuglängen als vorher) Ein Zurückschalten in den 4. Gang ist manchmal angesagt, wobei schnelles Weiterschalten in den 5. Gang erforderlich ist, da sehr schnell der (zu) kleine Drehzahlbereich eines Diesels erschöpft ist. Das gibt zusätzlich Hektik, andes als beim Benziner der locker in den roten Drehzahlbereich hineingeht.

Es war schon eine Umgewöhnung. Dafür ist die Straßenlage (obwohl nur Stahlfeder) wesentlich besser und die Bremsen sind einfach super. Letzteres hätte mir zwar beinahe einen Heckschaden eingebracht, aber der Hintermann hatte ABS und konnte bremsend rechts an meiner Seite noch Platz finden.

---

### **Beitrag von „wkkoeln“ vom 22. November 2004 um 15:04**

Drehmoment ist nicht gleich Durchzug.

Mein V8 hat ja nur ein Drehmoment von 410 NM also nur knapp, über dem R5 aber schau dir die Fahrwerte-unterschiede an.

Ich muß auch sagen ,daß ich selbst vom V10 auf Probefahrt ein bißchen enttäuscht war, aufgrund der Drehmoment-Daten liegt er ja in einer ganz anderen Klasse wie der V8 , in der Praxis konnte ich das aber nicht fühlen/feststellen.

Als ich dann die ersten Meter in meinem V8 zurück gelegt habe, war für mich die Entscheidung klar. Vielleicht bin ich aber ja auch für alles andere versaut, das erste Motorengeräusch das ich hörte war der 5,7LV8 59er T-Bird meines Vaters jetzt sitz ich im 4,2LV8 T-Reg.



---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 22. November 2004 um 15:17**

┆ Zitat von wkkoeln



Drehmoment ist nicht gleich Durchzug.

Mein V8 hat ja nur ein Drehmoment von 410 NM also nur knapp, über dem R5 aber schau dir die Fahrwerte-unterschiede an.

Ich muß auch sagen ,daß ich selbst vom V10 auf Probefahrt ein bißchen enttäuscht war, aufgrund der Drehmoment-Daten liegt er ja in einer ganz anderen Klasse wie der V8 , in der Praxis konnte ich das aber nicht fühlen/feststellen.

Als ich dann die ersten Meter in meinem V8 zurück gelegt habe, war für mich die Entscheidung klar. Vielleicht bin ich aber ja auch für alles andere versaut, das erste Motorengeräusch das ich hörte war der 5,7LV8 59er T-Bird meines Vaters jetzt sitz ich im 4,2LV8 T-Reg.



Hallo,

das ist ja mein Reden bezüglich der Durchzugswerte.. Bei Automatik-Getrieben sind das anders als bei Schaltgetrieben mehr oder weniger alles reine Beschleunigungswerte. Da wirkt sich das höhere Drehmoment einfach nicht so aus. Wenn Du einen V8 Schalter (wenn es diesen denn gäbe 😄 ) im 5. Gang am Ortsausgang zur Beschleunigung überreden wolltest, bräuchtest Du sicher Zeit... Im Vergleich zum V10 zumindest. Oder schaltet Ihr alle manuell...?

Ich war selber überrascht vom Anzug des V8. Der Sound sucht ohnehin seinesgleichen...

---

## Beitrag von „amboß“ vom 23. November 2004 um 03:46

Zitat von agroetsch

Hallo,

das ist ja mein Reden bezüglich der Durchzugswerte.. Bei Automatik-Getrieben sind das anders als bei Schaltgetrieben mehr oder weniger alles reine Beschleunigungswerte. Da wirkt sich das höhere Drehmoment einfach nicht so aus. Wenn Du einen V8 Schalter (wenn es diesen denn gäbe 😄 ) im 5. Gang am Ortsausgang zur Beschleunigung überreden wolltest, bräuchtest Du sicher Zeit... Im Vergleich zum V10 zumindest. Oder schaltet Ihr alle manuell...?

Ich war selber überrascht vom Anzug des V8. Der Sound sucht ohnehin seinesgleichen...

...wobei man nicht vergessen darf, dass ein höheres Drehmoment beim Automatik auch bedeutet, dass das Getriebe gerade beim Zwischenspurt im Teillastbereich nicht so häufig bzw. schnell runterschaltet und sich dadurch ein entspannteres Fahren ergibt.  
Das hektische Schalten wurde beim R5 mit Automatik doch schon von einigen bemängelt.

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 23. November 2004 um 10:15**

Zitat von amboß

...wobei man nicht vergessen darf, dass ein höheres Drehmoment beim Automatik auch bedeutet, dass das Getriebe gerade beim Zwischenspurt im Teillastbereich nicht so häufig bzw. schnell runterschaltet und sich dadurch ein entspannteres Fahren ergibt.  
Das hektische Schalten wurde beim R5 mit Automatik doch schon von einigen bemängelt.

Das mag stimmen. Bin noch keinen R5 Automaten gefahren aber den V6 Benziner. Der war ständig am Rühren im Getriebe.

---

### **Beitrag von „Heinz“ vom 23. November 2004 um 15:52**

Zitat von amboß

...wobei man nicht vergessen darf, dass ein höheres Drehmoment beim Automatik auch bedeutet, dass das Getriebe gerade beim Zwischenspurt im Teillastbereich nicht so häufig bzw. schnell runterschaltet und sich dadurch ein entspannteres Fahren ergibt.  
Das hektische Schalten wurde beim R5 mit Automatik doch schon von einigen bemängelt.

Beim Überholvorgang mit Kick-Down schaltet auch der V8 schnell zwei bis drei Gänge zurück

und dann schnell auch wieder rauf. Wer den Drehzahlmesser beobachtet kann ein *hektisches* Hin- und Her beobachten. Aber spüren tut man dabei fast nichts, kaum ein Ruckeln in allen Gängen und Drehzahlbereichen. Man kann es am Sound hören, aber nur wenn entweder ein Fenster auf ist oder das Radio aus. Also aus meiner Sicht erste Sahne, wer braucht da noch eine Multitronic?

Für mich ist es schon erstaunlich, was der V8 mit dem Touareg in Puncto Beschleunigung und Elastizität anstellt, wenn man ihn lässt. Ich kenne den gleichen Motor ja auch aus dem A8 mit knapp 700 Kg weniger. Kaum ein Unterschied subjektiv feststellbar.

Um auf die ursprüngliche Frage zu kommen. Mit dem Drehmoment kann es nicht so viel zu tun haben. Denn Drehmoment bei R5 und bei V8 sind fast identisch, aber die Fahrleistungen nicht vergleichbar.

gruß  
Heinz

---

### **Beitrag von „holydiver“ vom 23. November 2004 um 16:21**

Zitat von weide\_de

Also ich bin meist sehr spät dran bei Terminen, ....

Terminprobleme löst man aber doch nicht durch Drehmoment, sondern drch Zeitmanagement...

---

### **Beitrag von „amboß“ vom 24. November 2004 um 00:16**

Hallo Heinz!

Ich meinte ja auch nicht mit Kick-Down, sondern unterhalb der Schwelle, bevor das Automatikgetriebe runterschaltet. Da kann man mehr Leistung abrufen.

Das der V8 seidenweich schaltet und man keine Multitronic braucht, da kann ich dir nur zustimmen.

## Beitrag von „dreyer-bande“ vom 24. November 2004 um 19:48

Zitat von holydiver

Terminprobleme löst man aber doch nicht durch Drehmoment, sondern durch Zeitmanagement...

AHA, das ist ja fast so genial wie: lehr mich die Frauen zu verstehen!

---

## Beitrag von „Porto“ vom 24. November 2004 um 23:56

Der neue V6 Benziner hat jetzt 241PS. Es wurde in Tests und auch hier immer wieder die Leistungsschwäche des V6 beklagt. Ich habe den in der 220PS-Version probegefahren. Ich fand ihn nicht lahm. Und mit den 241PS müsste es auch besser geworden sein. Kann man denn auch noch sinnvoll eine Leistungssteigerung betreiben?

---

## Beitrag von „agroetsch“ vom 25. November 2004 um 00:06

Zitat von Porto

Der neue V6 Benziner hat jetzt 241PS. Es wurde in Tests und auch hier immer wieder die Leistungsschwäche des V6 beklagt. Ich habe den in der 220PS-Version probegefahren. Ich fand ihn nicht lahm. Und mit den 241PS müsste es auch besser geworden sein.

Kann man denn auch noch sinnvoll eine Leistungssteigerung betreiben?

Hallo Porto,

ja Du kannst den touareg-freunde Auspuff montieren: [\(klick\)](#)

Das Empfinden der Fahrleistungen ist halt wie so vieles völlig subjektiv....! Ich kenne auch nur die 220PS Version...!

---

## Beitrag von „Porto“ vom 25. November 2004 um 23:15

Zitat von agroetsch

Hallo Porto,

ja Du kannst den touareg-freunde Auspuff montieren: [\(klick\)](#)

Das Empfinden der Fahrleistungen ist halt wie so vieles völlig subjektiv....! Ich kenne auch nur die 220PS Version...!

Danke Armin für den Tipp. Aber das sind doch nur Endrohre, wie kann das zu einer Leistungssteigerung führen?

Ich dachte eher an Chipmanagment.

---

## Beitrag von „agroetsch“ vom 25. November 2004 um 23:27

Hallo Porto,

dies ist ein kompletter Endtopf, nicht nur die Rohre. Und in dem Beitrag steht auch der Bericht von Logo, dem ersten V6 mit der Anlage...!

---

## Beitrag von „andreas“ vom 25. November 2004 um 23:29

Zitat von agroetsch

Hallo Porto,

dies ist ein kompletter Endtopf, nicht nur die Rohre. Und in dem Beitrag steht auch der Bericht von Logo, dem ersten V6 mit der Anlage...!

die es aber nur für Vereinsmitglieder gibt. 😊

Oder irre ich mal wieder?

Gruß  
andreas

---

### Beitrag von „Porto“ vom 25. November 2004 um 23:41

Zitat von andreas

die es aber nur für Vereinsmitglieder gibt. 😊

Oder irre ich mal wieder?

Gruß  
andreas

Hi andreas,

in den Vereinsbestimmungen ist von einer Aufnahmegebühr die Rede in dem Anmeldeformular aber nicht. Wie hoch ist die Gebühr?

---

### Beitrag von „andreas“ vom 25. November 2004 um 23:43

Zitat von Porto

Hi andreas,

in den Vereinsbestimmungen ist von einer Aufnahmegebühr die Rede in dem Anmeldeformular aber nicht. Wie hoch ist die Gebühr?

Es gibt bislang keine Aufnahmegebühr, 🙌🙌  
obwohl wir uns vor Beitritten kaum retten können. 😄

Überlege Dir das gut 🤔

Hat aber leider alles nichts mit dem Drehmoment zu tun. 🌐📱  
Gruß  
andreas

---

### Beitrag von „Porto“ vom 25. November 2004 um 23:56

Zitat von andreas

Es gibt bislang keine Aufnahmegebühr, 👍👍👍  
obwohl wir uns vor Beitritten kaum retten können. 😊

Überlege Dir das gut 🤔

Hat aber leider alles nichts mit dem Drehmoment zu tun. 🌐📱  
Gruß  
andreas

Das ist ja prima!

Sobald die Entscheidung für den Touareg definitiv steht, melde ich mich an. 😊

---

### Beitrag von „andreas“ vom 25. November 2004 um 23:59

Zitat von Porto

Das ist ja prima!

Sobald die Entscheidung für den Touareg definitiv steht, melde ich mich an. 😊

Dann müssen wir recht schnell eine angemessene Aufnahmegebühr festlegen. 😊

GEHÖRT HIER NICHT HER, MODS, BITTE NACH "MITGLIEDSCHAFT" o.ä. VERSCHIEBEN. 😬

Gruß  
andreas

---

### Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. November 2004 um 18:52

Zitat von andreas

Dann müssen wir recht schnell eine angemessene Aufnahmegebühr festlegen. 😄

GEHÖRT HIER NICHT HER, MODS, BITTE NACH "MITGLIEDSCHAFT" o.ä. VERSCHIEBEN.



Gruß  
andreas

NEIN. bitte nicht nach Mitgliedschaft, sondern in die Tonne verschieben!!!!!!!!!!!!!!

---

### Beitrag von „wapwop“ vom 26. November 2004 um 19:11

zum Thema Drehmoment:

Wir haben einen Audi A8 4.0 TDI der hat so etwas über 650 Nm 😬 - also mehr als der V8 im T. Du hast gesagt, es wär kein großer Unterschied gewesen zwischen den 410Nm 😬 und den 750Nm 😬 des V10. Komisch. Ich bin beide (also den Audi und den V10) schon gefahren und muss sagen, diese 100Nm Unterschied sind schon deutlich spürbar. Ich weiss ja nicht wie es sich im V8 so anfühlt. Naja, soviel zum Drehmoment.

Gute Fahrt euch allen!

---

### Beitrag von „Borko38“ vom 26. November 2004 um 19:36



Hi,

zum Thema Drehmoment und (Komplett-)Sportauspuff wie im Forum angeboten (weil ja hier angesprochen):

Aufgrund der Erfahrungen mit den bislang verbauten Sportauspuffen ist bei allen Modellen (R5, V6, V10) eine spürbare Verlagerung des Drehmomentes in den unteren Drehzahlbereich festzustellen. Bedeutet nichts anderes als das der R5 z.B. schon im Bereich um 1600 U/min stark anzieht (V10-Riege nicht lachen bitte) und sportlicher durchzieht, und der V10 (Danke das ich fahren durfte Ruedi) einen "Mordsbums" entwickelt.....da fehlt mir nur der Vergleich vorher / nachher! Auch logo mit seinem V6 hat dieses bestätigt. Mehr kann ich hier nicht beisteuern.

Cu

borko



---

### Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. November 2004 um 19:42

Zitat von Borko38

Hi,

zum Thema Drehmoment und (Komplett-)Sportauspuff wie im Forum angeboten (weil ja hier angesprochen):

Aufgrund der Erfahrungen mit den bislang verbauten Sportauspuffen ist bei allen Modellen (R5, V6, V10) eine spürbare Verlagerung des Drehmomentes in den unteren Drehzahlbereich festzustellen. Bedeutet nichts anderes als das der R5 z.B. schon im Bereich um 1600 U/min stark anzieht (V10-Riege nicht lachen bitte) und sportlicher durchzieht, und der V10 (Danke das ich fahren durfte Ruedi) einen "Mordsbums" entwickelt.....da fehlt mir nur der Vergleich vorher / nachher! Auch logo mit seinem V6 hat dieses bestätigt. Mehr kann ich hier nicht beisteuern.

Cu

borko



Hallo Borko,

sorry, ich blaub das einfach nicht.

Kann das so etwas sein wie reale Temperatur und gefühlte Temperatur?

Gruß

---

## Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 26. November 2004 um 19:43

@Borko

Ich muß mal ganz doof nachfragen. Paßt denn der gleiche Auspuff zu sämtlichen Motorisierungen? Ich dachte immer, dass jedes Modell einen individuellen Serienauspuff hat. 🤔

---

## Beitrag von „Borko38“ vom 26. November 2004 um 19:53

Ich nochmal.....

@dreyer-bande

ebenfalls sorry.....ich kann Temperatur-Unterschiede relativ gut unterscheiden.....! Und das ist keine Frage von Glauben und Nicht-Glauben, sondern eine Frage von Endgeschwindigkeit und wie gesagt DEUTLICHEN Unterschieden.....! Aber glaub´was Du möchtest, für falsche Behauptungen werde ich jedoch nicht so opulent als Moderator bezahlt..... 😊

[Rocky Mountain](#)

Es gibt doch gar keine doofen Fragen 🤔.....

Wir haben eine Version für jeden Motor (außer V8 u. V6 TDI), alle individuell angepaßt. Die Unterschiede gibt es natürlich auch bei unseren Versionen, das Endrohr ist bei allen frei wählbar.

Cu

borko

---

## Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. November 2004 um 20:12

Hallo Borko,

das war objektiv nicht böse gemeint!

Nur manchmal ist der objektive, subjektive Eindruck eben doch nicht objektiv.

Wenn Du eine reale Geschwindigkeitserhöhung festgestellt hast?

Ich fahre am Sonntag auf die Bahn.

Gem. Empfehlung bei Auslieferung in Wolfsburg bin ich bisher nicht über 130-140 km/h gefahren.

Oelverbrauch=0

Ich werde mal die Endgeschwindigkeit austesten, da der Dicke nunmehr die gesetzte 1500km-

Grenze überschritten hat.

Kannst Du eine Angabe machen? Natürlich nur vergleichbar bei in etwa gleicher Ausstattung. Meiner hat bisher kein Tuningzubehör und ist ein 2005er R5 Automatik mit Luftfederung.

Danke

---

## Beitrag von „Borko38“ vom 26. November 2004 um 21:03

Hi,

@dreier-bande

Das war auch nicht böse aufgefasst! 😊

Also hier kommen Daten die nichts mit Prahlerei zu tun haben, hier geht es nur um persönliche Meßwerte.

Beschleunigungsdaten kann ich Dir keine bieten, die habe ich nie gestoppt aber ich merke sie.....ist übrigens bei mir auch teils beruflich Dinge mit dem Allerwertesten erkennen zu können, der ist manchmal sensibler als viele Anzeigen.....- ich merke es aber auch oberhalb....



Zum Thema Endgeschwindigkeit:

Fahre einen R5 mit 6 Gang, normale Stahlfederung (also ist Luft dort im Vorteil). 235er Winterreifen, Dachgepäckträger oben drauf.

Vmax war bislang (mit noch lebenden Zeugen) gemäß Tacho (ich weiß da gibt es unterschiedliche Abweichungen) ca. 210km/h, +/- 2km/h weil ich mich sehr auf die Strasse konzentrieren musste. Vmax vorher lag deutlich darunter (knapp über 200 km/h).

Vkonstant liegt derzeit bei einem min. von 185km/h, dann natürlich bergauf aus der Beschleunigung heraus. (lag vorher bei ca. 180km/h)

Habe bislang ca.23000km mit dem Auto, also schon etwas Erfahrung, 2 Liter Öl nachgefüllt, Durchschnittsverbrauch 10,1l.

Bitte nochmals, diese Werte sind meine persönlichen. Wenn Du diese mit Deinen vergleichen möchtest dann bitte auf eigenen Gefahr und nur bei freien Strassen!!!! Ich bin nämlich alles andere als ein Raser, dafür habe ich andere Möglichkeiten mit ca. 60.000PS..... 🤖

Noch eines: Wie schon im thread angemerkt ist dieses bei Leibe nicht der erste Auspuff des Herstellers, der bekanntlich auch den Rennsport bedient. Seine Erfahrung ist jedoch die gleiche wie die von uns gemachte.....nur das mal am Rande. Und wer mich kennt weiß das ich gerne mal "einen raushaue", aber mit übertreiben/schwindeln nix am Hut habe.....

So, hoffe das Du nun alles hast was Du wissen wolltest, ich bin mal auf Deine Daten gespannt.....und werde Dir alle auch glauben! M.E. spielt auch das Einfahren hier eine grosse Rolle.

LG

borko

P.S.: Und das darf natürlich nicht fehlen.....MEIN T IST SCHWARZ, DAS SIND IMMER DIE SCHNELLSTEN!!!!!! 😄 😄

---

### Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 26. November 2004 um 21:23

Zitat

dafür habe ich andere Möglichkeiten mit ca. 60.000PS.....

Hi Borko

Sag mal, warst Du zufälligerweise mit einem dicken Portemonnaie in der Schweiz? Es wurden soeben die letzten 13 Mirage der Schweizer Luftwaffe versteigert 🇨🇭🇨🇭 Sind an verrückte Private gegangen, die stellen sich solche Dinger in den Garten... 😊

Greez

Adrian

---

### Beitrag von „Borko38“ vom 26. November 2004 um 21:26

Gruezi Adrian,

ich könnte mir wohl nicht einmal den abgefahren Reifen ergatteren..... 😞

Hoffe Deine "Leidenszeit" hat bald ein Ende!!!!

LG

borko

---

### Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. November 2004 um 23:28

Zitat von Borko38

Hi,

@dreyer-bande

P.S.: Und das darf natürlich nicht fehlen.....MEIN T IST SCHWARZ, DAS SIND IMMER DIE SCHNELLSTEN!!!!!! 😄 😄

Selbstverständlich würde ich das nie anzweifeln.

Was zum Teufel hat 60.000 PS?

Ist das etwa auch schwarz?

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 26. November 2004 um 23:29**

Zitat von dreyer-bande

Selbstverständlich würde ich das nie anzweifeln.

Was zum Teufel hat 60.000 PS?

Ist das etwa auch schwarz?

Hallo Hannes,

guckst Du auf Borkos Benutzerbild... Ist glaube ich nicht schwarz eher grau (natürlich)..

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. November 2004 um 23:31**

Zitat von agroetsch

Hallo Hannes,

guckst Du auf Borkos Benutzerbild... Ist glaube ich nicht schwarz eher grau (natürlich)..

Hey Armin,

jetzt bin ich ganz tüdelig. Das Ding macht mir Angst.

Ich glaube ich schlafe erst mal drüber.  
Gute Nacht

---

### **Beitrag von „Sandokahn“ vom 27. November 2004 um 00:20**

Hallo

Ich sag nur TORNADO.....

Grüße

---

### **Beitrag von „Borko38“ vom 27. November 2004 um 09:40**

Moin,

Danke an alle für die "Identifizierungs-Hilfe" .....ich glaube jetzt hat er es..... 

Allen ein schönes WE

borko

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 1. Dezember 2004 um 11:09**

Hallo,

ich muss einfach diesen Thread nochmal wiederbeleben..

"Don't know what you got 'til it's gone" ist vielleicht das Stichwort.

Ich hatte während meiner Inspektion gestern einen Golf V mit drehmomentfreiem 1,6 FSI und angeblich 115 PS. So eine lahme Gurke. Was für ein vergleichsweise gigantisches Drehmoment der R5 hat wurde mir da erst wieder bewusst. Selbst unser Sharan 1,9 TDI, der deutlich schwerer als der Golf ist und auch 115 PS hat, ist eine Rakete dagegen.

Also keep smiling und erfreut euch weiter am R5 

---

## Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 1. Dezember 2004 um 11:44

Zitat von agroetsch

Hallo,

ich muss einfach diesen Thread nochmal wiederbeleben..

"Don't know what you got 'til it's gone" ist vielleicht das Stichwort.

Ich hatte während meiner Inspektion gestern einen Golf V mit drehmomentfreiem 1,6 FSI und angeblich 115 PS. So eine lahme Gurke. Was für ein vergleichsweise gigantisches Drehmoment der R5 hat wurde mir da erst wieder bewusst. Selbst unser Sharan 1,9 TDI, der deutlich schwerer als der Golf ist und auch 115 PS hat, ist eine Rakete dagegen.

Also keep smiling und erfreut euch weiter am R5 😄

Du müßtest mal einen Alfa 156 2,0 TS fahren. Der leistet 150 PS bei lächerlichen 180 Nm. Der hat sogar als Benziner ein "Turbo Loch", allerdings bis 4000 Touren. D. h., bei Tempo 100, zum überholen zurückschalten in den 3. Gang, ätzend!!!  
Man bin ich froh wenn ich das Teil los bin. 😄

---

## Beitrag von „Thomas TDI“ vom 1. Dezember 2004 um 19:02

Wer einmal TDI gefahren ist, wird mit einem Benziner nicht mehr glücklich (oder muss deutlich tiefer in die Tasche greifen)!

Gruß

Thomas

---

## Beitrag von „weide\_de“ vom 1. Dezember 2004 um 19:10

Das kann ich ganz und gar nicht unterstreichen, der R5 wird wohl mein erster und mein letzter Diesel gewesen sein. Ich brauche nun einmal das ganze Drehzahlband und nicht bloß 3.000 u/min, in den sich außer Lärm auch was tut.

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 1. Dezember 2004 um 19:38**

oK, dann fahr doch mal den V6 Benziner! Dann weißt du, dass Drehzahl nicht immer in Vortrieb verwandelt werden kann (was aber bei dem Fahrzeuggewicht völlig klar ist).

Gruß  
Thomas

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. Dezember 2004 um 19:39**

Hallo,

ich bin eben mit 280Nm bei 2200-5000 1/min (Werksangabe) nach Haus gekommen?  
Hat Spasssss gemacht!

Was ist das?

Kleine Hilfe:  
Dies ist kein Touareg hat aber auch Allrad u. 225/45/17 (z.Zt.)

Soviel zum Drehmoment!

Gruß

---

### **Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 1. Dezember 2004 um 20:04**

█ Zitat von dreyer-bande



Hallo,

ich bin eben mit 280Nm bei 2200-5000 1/min (Werksangabe) nach Haus gekommen?  
Hat Spasssss gemacht!

Was ist das?

Kleine Hilfe:

Dies ist kein Touareg hat aber auch Allrad u. 225/45/17 (z.Zt.)

Soviel zum Drehmoment!

Gruß

Alles anzeigen

Antwort: kann doch nur ein Audi TT sein, oder?? Frag mich bitte nicht nach dem Motor.

Übrigens, ich rühre gerne per Hand im R5 Diesel rum, zumindest lieber als wenn es die  
Automatik die ganze Zeit für mich unentwegt tut. 😊

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 1. Dezember 2004 um 20:13**

Zitat von dreyer-bande

Hallo,

ich bin eben mit 280Nm bei 2200-5000 1/min (Werksangabe) nach Haus gekommen?  
Hat Spasssss gemacht!

Was ist das?

Kleine Hilfe:

Dies ist kein Touareg hat aber auch Allrad u. 225/45/17 (z.Zt.)

Soviel zum Drehmoment!

Gruß

Alles anzeigen

Da passt ja auch der Motor zum Gewicht. Außerdem könnte ich mir einen Diesel im TT nicht richtig vorstellen.

Gruß  
Thomas

---

### Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. Dezember 2004 um 20:13

Zitat von Rocky Mountain

Antwort: kann doch nur ein Audi TT sein, oder?? Frag mich bitte nicht nach dem Motor.

Übrigens, ich rühre gerne per Hand im R5 Diesel rum, zumindest lieber als wenn es die Automatik die ganze Zeit für mich unentwegt tut. 😊

**Richtig** 👍👍👍👍👍👍

Das war wohl zu leicht!

Motor 1,8 T und 2 Endrohre hat er auch. Also 225 PS (lt. Bordbuch)

Gruß

---

### Beitrag von „weide\_de“ vom 2. Dezember 2004 um 07:56

Das mit dem V6 Benziner im Dicken hatte ich mehrere Wochenende probiert. Es stimmt, auch dort ist Drehzahl nicht gleich Vortrieb. Das hat mich letztendlich ja auch zur Entscheidung für den R5 gebracht und auch zum Schalter, da die Automatik im R5 nicht so schaltet, wie ich es mag (kein 6. Gang bei Höchstgeschwindigkeit).

Aber eine Umgewöhnung ist es schon, dass so schnell (drehzahlmäßig) Schluß ist mit Leistung.

---

## **Beitrag von „wkkoeln“ vom 2. Dezember 2004 um 09:04**

Ich kann hier noch ein bißchen mehr zur Verwirrung beitragen.

Für mein Weibchen habe ich einen T4 Syncro TDI gekauft, der hat im Prinzip den Vorgängermotor des R5 drin. Im Syncro hat er aber nur 102 PS auf 1,7 To. Trotzdem kann ich nicht sagen ,daß das Ding schlapp ist. Mir gefiel der Drehmomentverlauf (250 NM) von Anfang an (im übrigen das ganze Auto, der ist eine Klasse für sich, und meines Erachtens 10x besser wie der T5 mit seinen 2.5 To).

Ich finde TDIs sind wesentlich besser wie die CommonRail (z.B.in meinem ehemaligen X5) der Drehmomentverlauf ist viel fülliger auch wenn die lauter/unkultivierter sind.

Teilweise vergleichen wir ja hier Äpfel mit Birnen, (daran bin ich ja nicht ganz unbeteiligt).

Der R5 ist ein relativ vernünftiges Auto. Der V8 und auch der V10 sind jedoch was für Leute denen die Euros zu locker sitzen.

Allein mit dem Vernunftgedanken im Hinterkopf als Zusatzturbo ist der R5 sicherlich kaum zu schlagen.

Ich glaube auch nicht ,daß da der V6 TDI (wieso eigentlich TDI ? ich denke das ist ein CommonRail) besser ist.

---

## **Beitrag von „agroetsch“ vom 2. Dezember 2004 um 10:37**

Hallo wkkoeln,

ich denke nicht dass der Begriff "TDI" an Pumpe-Düse oder Commonrail gebunden ist. Die ersten TDIs hatten schließlich keines von beiden...?

---

## **Beitrag von „owolter“ vom 2. Dezember 2004 um 10:41**

Zitat von wkkoeln

Allein mit dem Vernunftgedanken im Hinterkopf als Zusatzturbo ist der R5 sicherlich

kaum zu schlagen.

Ich glaube auch nicht ,daß da der V6 TDI (wieso eigentlich TDI ? ich denke das ist ein CommonRail) besser ist.

TDI sagt nur, daß es ein turboaufgeladener direkteinspritzender dieselmotor ist.

es sagt nichts über das einspritzsystem aus.

die ersten TDI hatten verteilereinspritzpumpen, dann kam pumpedüse und jetzt gibt es auch cr.

---

### **Beitrag von „Porto“ vom 2. Dezember 2004 um 18:28**

Zitat von wkkoeln

Ich glaube auch nicht ,daß da der V6 TDI (wieso eigentlich TDI ? ich denke das ist ein CommonRail) besser ist.

Der V6 TDI hat doch rund 50PS mehr, das muss doch zu merken sein.

Ich habe den Eindruck, dass dem R5 bessere Fahrleistungen beschieden werden als dem V6 B., ich kann mir das aber kaum vorstellen.

---

### **Beitrag von „Gruene“ vom 2. Dezember 2004 um 20:13**

das wird man auf jeden fall merken, hatte am letzten wochenende die gelegenheit den r5 tdi zu fahren, war ehrlich gesagt entäuscht, bis jetzt fahre ich den v6 benziner. der geht mehr zu sache. der v6 tdi wird auf jeden fall mehr drauf.

das werden uns die neuen besitzer schon noch erzählen.

gruß tankwart. :xmas: :xmas: :xmas:

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 2. Dezember 2004 um 23:23**

Zitat von Porto

Der V6 TDI hat doch rund 50PS mehr, das muss doch zu merken sein.

Ich habe den Eindruck, dass dem R5 bessere Fahrleistungen beschieden werden als dem V6 B., ich kann mir das aber kaum vorstellen.

Hallo Porto,

bessere Fahrleistungen sicher nicht, lediglich bessere Elastizitätswerte (um diesen schönen Begriff mal wieder zu verwenden). Das Drehmoment, um welches es ja in diesem Thread geht, ist halt um etliche Nms höher. Aber Beschleunigung und Topspeed ist der V6B sicher schneller. Da zählt halt die reine Leistung und da liegen schlappe 46 bzw. 67 PS dazwischen.

---

### **Beitrag von „amboß“ vom 2. Dezember 2004 um 23:28**

Hallo wkkoeln!

TDI ist eingetragenes Warenzeichen. Haben die Wolfsburger sich gesichert. Die schwenken jetzt oder auf absehbare Zeit wohl nicht mehr um auf CRDI oder so. TDI kennt und benutzt ja auch jeder.