

Touareg III gegen andere Offroader

Beitrag von „bella_b33“ vom 3. Januar 2021 um 21:32

Moin,

Ich habe heute in der "Tube" einen kurzen SUV/Offroader Vergleich gesehen und fand die Ergebnisse recht interessant. Sprache ist englisch, man kann sicher aber Untertitel einschalten.

Und ja, ich hab eigentlich schon vor der End-Bekanntgabe, die Platzierung des Touareg so gesehen 🤙👍

https://www.youtube.com/watch?v=_SFmPjKxgNM

Gruß

Silvio

Beitrag von „Sittingbull“ vom 4. Januar 2021 um 11:57

Hallo Silvio,

vielen Dank für das Video. Ist recht gut gemacht. Das Ergebnis stimmt mich einigermaßen positiv für unsere nächste [Experience](#) Reise im kommenden September 🤙👍

Grüße von Stephan 🤙👍

Beitrag von „bella_b33“ vom 5. Januar 2021 um 14:55

Moin Stephan,

Ich war überrascht, daß es doch solche Unterschiede gibt. Beim Murano war ich ziemlich erschrocken, daß er so schnell aufgegeben hat und dazu gleich eine Überhitzungsmeldung

aufleuchtete.

Gruß

Silvio

Beitrag von „Goka“ vom 5. Januar 2021 um 15:11

Hallo Silvio,

der Nissan hat eine Kupplung zwischen den Achsen. Die sollte man bei sowas schliessen, dafür gibt die Lock-Taste.

Wenn die Kupplung reibt wird es warm. Gruss Volker

Beitrag von „bella_b33“ vom 5. Januar 2021 um 15:20

[Zitat von Goka](#)

der Nissan hat eine Kupplung zwischen den Achsen. Die sollte man bei sowas schliessen, dafür gibt die Lock-Taste.

Wenn die Kupplung reibt wird es warm

Moin Volker,

Wir haben auch ein solches System in unserem Kia Sorento verbaut und unsere Vorgängerfahrzeuge(VW Tiguan und Opel Mokka) sind ja auch so unterwegs. Selbst BMWs Xdrive System besteht AFAIK aus einer Haldexkupplung.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 5. Januar 2021 um 15:43

Servus zusammen!

Die erste Frage, die sich mir bei dem Video stellte ist: warum bloß, fahren die zuerst in der normalen Straßenkonfiguration da hoch? Das ist so, als würde ich im Offroad-Level 250 km/h auf der Autobahn fahren (wenn es denn ginge) und dann erstaunt feststellen, dass das Fahrzeug im Modus "Sport" doch viel fahrstabiler auf der Straße liegt. Fehlte noch, dass sie es rückwärts probiert hätten und dann noch mit und ohne Beifahrer, oder einem Hund im Laderaum.

Mussten wohl die Zeit irgendwie voll kriegen 🙄

Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 5. Januar 2021 um 16:04

[Zitat von coala](#)

Die erste Frage, die sich mir bei dem Video stellte ist: warum bloß, fahren die zuerst in der normalen Straßenkonfiguration da hoch?

Moin Robert,

Ich hab mich zuerst gefragt, ob es nur Unkenntnis ist, aber mich dann umso mehr erfreut, daß sie beide Modi verglichen haben. Viel Unterschied war da beim Touareg eigentlich nicht. Bei dem einen Mercedes war es deutlich.

Gruß

Silvio

Beitrag von „coala“ vom 5. Januar 2021 um 16:21

[Zitat von bella_b33](#)

[...] Ich hab mich zuerst gefragt, ob es nur Unkenntnis ist, aber mich dann umso mehr erfreut, daß sie beide Modi verglichen haben. [...]

Servus Silvio,

so recht erschließt sich mir nur der Sinn nicht. Wäre schlauer gewesen, sie hätten die Fahrzeuge in verschiedenen Situationen verglichen, anstatt im Gelände im Straßenmodus zu fahren. Beispielsweise im Sand, auf Schotter, steil bergauf/bergab etc. So bilden die nur ein einziges Szenario ab, das durchaus nicht alleinig maßgebend und repräsentativ für andere Fahrsituationen sein muss.

Fehlt jetzt noch, dass sie die Luftfederung auf "Sport" gestellt hätten um zu schauen, wer zuerst aufsetzt.

Grüße

Robert

Beitrag von „Björn“ vom 5. Januar 2021 um 17:28

Ist aber durchaus ein schöner Vergleich, dass diese Modi nicht nur Marketing sind, sondern wirklich die Geländetauglich steigern.

Mehr Vergleiche wären wirklicher interessanter gewesen, als immer nur die selbe kurze Strecke.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Januar 2021 um 18:09

[Zitat von bella_b33](#)

Selbst BMWs Xdrive System besteht AFAIK aus einer Haldexkupplung.

BMWs Xdrive sind verschiedene Systeme , so wie bei Audi alle quattro heißen, aber durchaus technisch sehr unterschiedlich sind. Der hier im Test gezeigte X5 hat keine Haldex-Kupplung, aber ein ähnliches System von Magna Powertrain. Hier wird der Antrieb starr nach hinten

durchgetrieben und der Vorderachs Antrieb per Lamellenkupplung dazu geschaltet.

MfG

Hannes

Beitrag von „bella_b33“ vom 5. Januar 2021 um 19:00

Moin Hannes,

Aber vom Prinzip her sprechen wir von einem Zuschalt-Allrad. Natürlich nicht genauso wie bei Fronttrieblern wo die Hinterachse zugeschaltet wird, einfach umgekehrt. Das die X Drive verschiedene Systeme sind, weiss ich. Aber nen richtiges Mitteldiff hab ich jetzt nicht unter der Bezeichnung gefunden.

Gruss

Silvio

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Januar 2021 um 21:18

[Zitat von bella_b33](#)

Moin Hannes,

Aber vom Prinzip her sprechen wir von einem Zuschalt-Allrad. Aber nen richtiges Mitteldiff hab ich jetzt nicht unter der Bezeichnung gefunden.

Hallo Silvio,

es ist kein Zuschaltallrad, das System ist sehr intelligent, sodass es die Kupplung schon vor dem Anfahren schließt, wenn man z.B. bergauf steht. Aber es ist auch kein Zentraldiff wie beim Toaureg, bei dem die Kraft immer zwischen den Achsen verteilt wird. Ein ähnliches System wie das x-Drive ist auch beim Konzernbruder Cayenne verbaut.

MfG

Hannes

Beitrag von „darkdiver“ vom 6. Januar 2021 um 06:54

Und der Tesla macht das sehr gut, ohne besondere technische Spielereien und auf 22" Highspeed Schlappen 😊 Schön zu sehen oder? Die elektrische Zukunft kann weitergehen!

Beitrag von „bella_b33“ vom 6. Januar 2021 um 07:09

[Zitat von Hannes H.](#)

es ist kein Zuschaltallrad, das System ist sehr intelligent, sodass es die Kupplung schon vor dem Anfahren schließt

Moin Hannes,

Das macht ein Haldex 4 Motion von VW z.B. auch(ich hatte ja 2 Tiguanes). Jemand hatte mal den Haldexdruck in Abhängigkeit von gefahrener Geschwindigkeit aufgezeichnet, da sah man das recht gut. Wenn man mit Spikes auf nassem Asphalt etwas forscher anfährt hört man das auch prima. Unser Opel und der Kia sind/waren dagegen anders und müssen erst vorne Schlupf haben, dann geht es hinten auch los 😊

Gruß

Silvio

Beitrag von „Hannes H.“ vom 6. Januar 2021 um 18:50

[Zitat von bella_b33](#)

Moin Hannes,

Das macht ein Haldex 4 Motion von VW z.B. auch(ich hatte ja 2 Tiguanes). Jemand hatte mal den Haldexdruck in Abhängigkeit von gefahrener Geschwindigkeit aufgezeichnet, da sah man das recht gut.

Der große Unterschied der beiden System liegt an der Ansteuerung der Kupplung: Die Haldex (ab Generation 4) arbeitet elektrohydraulisch (vorher war das rein mechanisch) und kann somit dieses Anfahren auch simulieren. Das BMW-System wird rein elektrisch über einen Aktuator variabel geschlossen und geöffnet.

MfG

Hannes

Beitrag von „Björn“ vom 6. Januar 2021 um 21:19

[Zitat von darkdiver](#)

Und der Tesla macht das sehr gut, ohne besondere technische Spielereien und auf 22" Highspeed Schlappen 😊 Schön zu sehen oder? Die elektrische Zukunft kann weitergehen!

Also mich überzeugt das Model X nicht wirklich, die G-Klasse hat auch UHP Reifen drauf und marschiert da einfach hoch.

Beitrag von „pe7e“ vom 7. Januar 2021 um 06:18

Hi,

[Björn](#): Das Model X macht nun wirklich keine schlechte Figur, gerade wenn man den ollen Traktor (mehr ist die G-Klasse nun wirklich nicht) damit vergleicht. Vollkommen klar, dass die G Klasse mit dem Wahnsinnigen Federweg und den Portalachsen viel besser im Gelände klar kommen muss, egal welche Reifen da montiert sind. Die hat ja auch immer Traktion da Bodenkontakt hergestellt wird. Im Gegenzug ist sie mit diesen Achsen aber ziemlich nervös auf der Straße zu fahren.

Für mich hinkt der Vergleich an verschiedenen Stellen - und an dieser G-Klasse vs Murano vs Model X hinkt es besonders. Da sind schon vollkommen unterschiedliche Konzepte vorhanden, von Leiterrahmen, selbsttragende Karosser, Portalachsen, Starrachse, Einzelradaufhängung, Mittendiffs, Heckdiffs, Untersetzungen, E-Antrieb, Verbrenner... insgesamt zeigt es mir nur, das man für seine Offroadansprüche fast jede beliebige Kombination am Markt bekommt. Und man

wird auch mit fast jeder Kombination ans Ziel kommen.

Für mich wäre es interessanter wenn sich noch 2 Personen sowie 150 kg Zuladung in den Fahrzeugen befunden hätten und alle die gleichen Reifen fahren würden. Außerdem könnte man die Verbräuche mit betrachten und ein Stückchen auf der Straße fahren. Wenn man dann einen Strich unter den Vergleich setzt, fällt das Ergebnis ganz anders aus...

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 7. Januar 2021 um 09:13

[Zitat von pe7e](#)

[...] gerade wenn man den ollen Traktor (mehr ist die G-Klasse nun wirklich nicht) damit vergleicht. Vollkommen klar, dass die G Klasse mit dem Wahnsinnigen Federweg und den Portalachsen viel besser im Gelände klar kommen muss [...]

Servus Peter,

nicht so vorschnell urteilen, da bist du wohl noch auf dem Stand von früher. Der aktuelle G (der ist gar nicht "oll", sondern ab Baujahr 2018) fährt sich alles andere als wie ein Traktor und "Portalachsen" hatte er noch nie (außer in Sonderanfertigung, beim Vorgänger als G 500 und in Kleinserie, jedoch niemals als hier gezeigter, moderner G 63 AMG), da verwechselst du ihn wohl mit dem UNIMOG 😊 Die hier gezeigte G-Klasse, der Vorgänger des jetzigen Modells, hat normale Starrachsen mit Schraubenfedern.

Auf hartem, leicht sandigem Untergrund ist es so gut wie belanglos welche Reifen du fährst. Die Traktion ist da relativ identisch und weitgehend unabhängig vom Profil. Das sieht bei anderen Untergründen natürlich oft ganz anders aus, insofern war die "Teststrecke" ganz gut gewählt für diesen Vergleich.

Und seit 2018 gibt es beim "G" vorne sogar Einzelaufhängung. Ein Kumpel von mir fährt den als AMG G 63 mit 585 PS und da da darf ich sagen, dass sich der alles andere als schlecht auf der Straße fährt, mit seinen 4,5 S. von 0 auf 100 km/h sogar meinen V8 TDI nass macht, vom Sound ganz zu schweigen 😊

Die heutige G-Klasse hat sich schon alleine wegen der zwischenzeitlich aufgerufenen Preise mehr zu einem Lifestyle-Fahrzeug für gut Betuchte entwickelt und seinen Nutzfahrzeug-Charakter längst abgelegt. Der fährt sich auf der Straße absolut komfortabel und

alltagstauglich.

Im Test, denke ich, haben die den eher als Kontrast zu den reinen SUVs eingebaut, um die Unterschiede aufzuzeigen.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 7. Januar 2021 um 13:40

Hi,

Asche auf mein Haupt. Dennoch zeigt der Test eigentlich nur die Verschränkungsfähigkeit in Kombination von Differentialsperren. Und da ist klar, das mehr Federweg und voll sperrbare Diffs einfach weiter kommen. Ich behaupte auch, das ein 7P oder 7L mit sperrbarer Hinterachse mit dem G annähernd mitfahren könnte. Klar würde der dann ab und ein ein Rad in die Luft halten, dem Vortrieb würde das aber keinen Abbruch bringen.

Gruß Peter

Btw.: Für mich bleibt die G Klasse ein Trekker - Leiterraum, ein schlecht nutzbarer Kofferraum etc. sprechen einfach dafür. Natürlich ist er trotzdem ziemlich cool - insbesondere mit offenen Sidepipes und ohne Turbo aber mit Kompressor....

Beitrag von „coala“ vom 7. Januar 2021 um 13:47

[Zitat von pe7e](#)

[...] Ich behaupte auch, das ein 7P oder 7L mit sperrbarer Hinterachse mit dem G annähernd mitfahren könnte. Klar würde der dann ab und ein ein Rad in die Luft halten, dem Vortrieb würde das aber keinen Abbruch bringen. [...]

Servus Peter,

genau so würde es sich gestalten, bei dieser Strecke. Aber leider gibt's das ja beim aktuellen CR nicht mehr und zusammen mit der fehlenden Längssperre muss halt die Radbremserei alles

mehr schlecht als recht richten, sobald auch nur ein Rad in der Luft hängt oder sehr wenig Traktion hat. SUV halt nun in der dritten Generation...

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. Januar 2021 um 15:07

Der G hat halt noch im Vergleich zum Touareg Terrain Tech den Vorteil, dass er neben der besseren Verschränkung auch noch eine 100%-Sperrung der Vorderachse hat, die bringt im Extremfall doch auch einiges.

MfG

Hannes

Beitrag von „kelle“ vom 7. Januar 2021 um 19:13

Hallo,

was mir aufgefallen ist, dass nahezu alle Kandidaten beim vorsichtigen Fahren in den Passagen zurück gerollt sind. Mein alter 7P hält im Offroadmodus am Berg und rollt nicht immer wieder zurück. Ist diese Funktion beim neuen Touareg auch entfallen?

Gruß Torsten

Beitrag von „coala“ vom 7. Januar 2021 um 20:14

[Zitat von kelle](#)

[...] Mein alter 7P hält im Offroadmodus am Berg und rollt nicht immer wieder zurück. Ist diese Funktion beim neuen Touareg auch entfallen? [...]

Servus Torsten,

mit dem Offroad-Modus hat das nichts zu tun, das funktioniert immer. Beim CR ist es (leider) so, dass es ein gewisses Fenster gibt, in dem das Fahrzeug nicht am Berg gehalten wird. Das passiert beispielsweise dann, wenn man im Stand das Gas kurz antippt oder langsam nur eine kurze Strecke vorwärts fährt. Das Fahrzeug rollt dann ungebremst zurück.

Ich hatte das auch schon seinerzeit bei der Fahrveranstaltung Anfang 2018 in Salzburg/Scheffau bemerkt, das auch gleich vor Ort angeschnitten und man wollte das prüfen. Als ich meinen ersten CR dann im August 2018 bekam war es leider nicht geändert, also nochmals gemeldet. Dezember 2019 dann meine Nummer II abgeholt - immer noch vorhanden dieser Bug.

Das ist nicht ganz ungefährlich, beispielsweise an einer mäßigen Steigung im Straßenverkehr. Tritt dieses Szenario auf, so rollt das Fahrzeug ganz langsam (und unmerklich, wenn du keinen Punkt fixiert) zurück, bis du schließlich den Hintermann küsst.

Beim 7L und 7P gab es diese Problematik nicht, da war das sauber umgesetzt.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 8. Januar 2021 um 05:29

Hallo Robert,

vielleicht sind das auch Punkte die bei einem möglichen FL des CR mit abgearbeitet werden...?

Bei unseren beiden CRs konnte ich das Verhalten des Zurückrollens noch nicht feststellen. Die habe ich aber auch nur im Straßenverkehr und nicht offroad bewegt. Auch seitens der Hauptfahrer gab es hierzu keine Anmerkung. Glaube leider nicht daran, dass es ein TerrainTec oder vergleichbares beim T3 geben wird - aber vielleicht ist da was möglich wenn neue Antriebstechnologien (wie z.B.: je Rad ein Elektromotor) Einzug in den Touareg finden.

Gruß Peter

Beitrag von „darkdiver“ vom 8. Januar 2021 um 07:13

Ich war jetzt mit meinem Model X wirklich noch nie Offroad fahren, aber was die Traktion und Sicherheit angeht auf unwegsamem Gelände muss ich einfach sagen, ich habe das Gefühl das er stabiler und leichter zu fahren ist als mein 2.5 und 3.0 TDI damals. Und ihr wisst ich bin 10 Jahre mit dem Touareg in sehr vielen Gelände und Länder Offroad gefahren. Natürlich ist mir klar, das Model X ist kein Offroader aber ich glaube wirklich er kann mit den SUV von heute ganz gut mithalten. Über 500 ps bei fast 1000 Nm aber 0 km/h helfen halt schon. Ebenso der extreme tiefe Schwerpunkt. Einzig die 22" Räder machen keinen Sinn mit ihrem 285er Schlappen 😊 Aber auf der anderen Seite kann genau das Auto eben auch mal schnell auf 250 Km/h beschleunigen und macht viel Spaß. Ein Versuch ist es wert und wer mal Lust und Laune hat ist gerne eingeladen wenn er in Zürich ist.

Beitrag von „kelle“ vom 8. Januar 2021 um 18:50

[Zitat von coala](#)

Beim 7L und 7P gab es diese Problematik nicht, da war das sauber umgesetzt.

Grüße

Robert

Hallo Robert,

Danke für die Info und stimmt meiner hält natürlich immer in der Schräge.

Aber gerade in unübersichtlichen Passagen und natürlich mit schweren Hängern hab ich diese Funktion schätzen gelernt.

Somit ein weiterer Grund der mich vom Umstieg auf den CR abhält, es wird halt nicht alles besser☹️.

Gruß Torsten