

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 vorbeischlendern. 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 leistungsstärksten 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 beschwerten 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](#)

Beitrag von „hrohunter“ vom 4. November 2005 um 15:52

treffend geschrieben: der Benz ne fahrende Schrankwand, der X5 ein Möchtegern-Kraftprotz ohne ausreichende Geländegängigkeit. Fazit für mich: Der T und der Cayenne eindeutig die besten 🙌🙌 . Auch wenn der Autor meint, die geringe Bodenfreiheit des G55 macht nichts, die paar Schrammen am Unterboden... Offensichtlich war der noch nie richtig im Gelände. Gerade

die enorme Bodenfreiheit beim Dicken schätze ich besonders, denn oft muss ich über ausgefahrene Feld- und Waldwege fahren. Dort würde der G55 (den ich bis auf das Manko auch gut finde) hoffnungslos schnell aufliegen, alle viere (Räder) hilflos von sich strecken 😞 .

LG Roland

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 4. November 2005 um 21:51

Zitat von hrohunter

...Dort würde der G55 (den ich bis auf das Manko auch gut finde) hoffnungslos schnell aufliegen, alle viere (Räder) hilflos von sich strecken 😞 .

LG Roland

Genau, zum Beispiel im tieferen Schnee...

...dafür steckst Du dann mit 476PS und durchdrehenden Rädern im Schnee, wenn die Bodenfreiheit nicht reicht. Auch ich schätze den T wegen seiner enormen Bodenfreiheit (Porsche war für mich wegen fehlendem Diesel nie ein Thema).

Bernhard

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 29. Dezember 2005 um 18:25

Hallo,

diesmal sind es zwar nur drei, aber immhin:

RX 400h, ML 500, Touareg V10 TDI: Konzeptvergleich

Kann der Lexus RX 400 h mit seiner Kombination aus Benziner und zwei Elektromotoren der konventionellen Konkurrenz Mercedes ML 500 und VW Touareg V10 TDI antriebsseitig Paroli bieten?

Im Genre der allradgetriebenen Luxuskreuzer zählt üppige Leistung mehr als die Schonung der Ressourcen. Im Zuge fortschreitender Energie-Diskussion keimen aber Alternativen. Etwa der Hybrid-Antrieb wie im Lexus RX 400 h.

Unter seinem Blech arbeitet ein 3,3-Liter-V6-Benziner, dem zwei Elektromotoren assistieren. Versprochen wird V8-Leistung zum Sechszylinder-Verbrauch - das gilt es zu überprüfen. Der Mercedes ML 500 tritt mit einem V8-Benziner zum Vergleich an, der VW Touareg V10 TDI kommt mit dem starken und vermeintlich sparsamen Diesel.

Bei den Fahrleistungsmessungen schenken sich die drei wenig. VW und Lexus wuchten sich in acht Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, der Mercedes schafft den Sprint gar in sieben Sekunden. Maximal erreichen der ML 500 240 km/h und der VW 225 km/h, während es der Lexus elektronisch begrenzt bei 200 km/h bewenden lässt. Wohl mit Rücksicht auf die komplexe Technik, die sich jedoch problemlos gibt.

So bewältigt der Lexus die ersten Meter bei niedriger Geschwindigkeit ohne Zuschaltung des Benziners. Erst wenn es zügiger vorangehen soll, klinkt sich der V6 ein. Bei stärkerer Beschleunigung wirken die Elektromotoren vorn und hinten dann wie eine Art Drehmomentspendender Rückenwind. Der Monitor im Cockpit dokumentiert und speichert, wie der Hybrid Energie zurückgewinnt. Am besten gelingt dies im Stadtverkehr und bei häufigem Stop-and-go. Unter solchen Bedingungen begnügt sich der RX 400 h mit sehr sparsamen 6,8 Litern auf 100 Kilometer - bei konstant hohem Tempo schmilzt der Vorteil, hier verlangt selbst der Hybrid bis zu 15 Liter.

Der V10 TDI ist wenig effizient

Der deutlich stärkere ML 500 konsumiert bei hohem Vollast-Anteil über 20 Liter, in der Stadt sind es 16,2 Litern auf 100 Kilometer. Dafür entfaltet der V8 seine Kraft in jedem Drehzahlbereich spontan, homogen und kultiviert. Zudem besitzt der ML einen konventionellen Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung, während beim Lexus ausschließlich ein 50 kW (68 PS) starker E-Motor für den Antrieb der Hinterräder zuständig ist.

Im Touareg kümmert sich ein Vollwert-Allradantrieb um die Kraftübertragung. Sein V10 TDI entwickelt die höchste Leistung sowie das größte nutzbare Drehmoment. Negativ: das bisweilen verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle sowie die eingeschränkte Laufkultur. Der Verbrauch des 2,7-Tonnners fällt mit 13,8 Litern/100 km im Stadtverkehr und 15,1 Litern im Testschnitt allerdings üppig aus. Damit ist er zwar sparsamer als der ML 500, dennoch produziert der mächtige VW-Diesel mehr klimawirksames Kohlendioxid.

Er kommt Umwelt und Fahrer also teurer zu stehen, als mancher vermuten mag, auch weil er zum Bezahlen von Steuer und Versicherung auf ein sehr üppig gefülltes Portemonnaie angewiesen ist. Den ML 500-Fahrern greift der Finanzminister längst nicht so tief in die Tasche. Und der Lexus-Fahrer kann mit noch mal deutlich schmalerer Börse für den Unterhalt seines Hybrid-Mobils aufkommen.

Den ausführlichen Artikel mit allen Daten und Fakten können Sie [hier downloaden](#).

Datum:29.12.2005Text:Jörn Thomas

Gruß