

V8 Diesel

Beitrag von „hijacker“ vom 21. März 2006 um 15:54

Hallo !

Hab über die Suche nichts gefunden, war fast ein bisschen überrascht das ich da nichts gefunden habe aber vielleicht liegt's daran das ich schlecht gesucht habe oder das es einfach keine Nachfrage danach gibt, ich riskiers aber trotzdem 😊

Aber was mich einfach mal grundsätzlich interessieren würde, jetzt gibts ja beim Toaureg einen V6 TDI und einen V10 TDI und dazwischen ist das PS-Loch ja ziemlich gross. Gabs da noch nie die Überlegungen oder Gerüchte das da mal ein V8 Diesel dazwischen kommt. Im A8 gäbe es ja z.b. zumindest eine Basis die man ein bisschen drosseln könnte, im A8 leistete der 4.2 TDI ja schon 326PS und wäre damit schon stärker als der V10.

Aber z.b. gegen 280PS aus 4.2 Liter hätte hier ja wohl auch keiner was und jeder will ja auch nicht unbedingt zum V10 greifen oder ?

Beitrag von „Gruene“ vom 21. März 2006 um 16:05

Auf der Basis des V10 wird nicht mehr weiter entwickelt (So AMS-TV), da der Motor die Emissionswerte nur sehr schwer erreicht (für EU4). Ich schätze mal, daß er von dem V8TDI abgelöst wird. In ein oder zwei Jahren. Und dann ein V12 TDI auch noch kommt(😊)
Aber alles nur Vermutung

Beitrag von „hijacker“ vom 21. März 2006 um 16:13

Das denke ich mir auch mal das der V10 irgendwann ausgesorgt hat, schon alleine deswegen weil der V10 mit seinem Pumpe-Düse System im Vergleich zu der - zum Glück auch bei VW/Audi - immer mehr kommenden Technik (Common Rail) schon nicht mehr wirklich Stand der Technik wäre.

V12 TDI müsste man nur aus dem Audi R10 nehmen, der wäre sicher ein mächtiger Spass im Gelände und in LeMans 😄 -> [KLICK](#)

Beitrag von „FrankS“ vom 21. März 2006 um 21:13

Ich denke auch, dass der Audi V8 TDI nicht zusätzlich zum V10 angeboten wird. Es wäre wohl schwer, dem Kunden zu vermitteln, warum der V8 eine Leistungslücke zwischen dem V6 und dem V10 schließen soll und gleichzeitig bei Audi dem V10 leistungsmäßig überlegen ist.

Vermutlich wird der V10 demnächst auslaufen und dann durch einen V8 ersetzt, wenn der dann noch ein paar PS mehr als jetzt bekommt, ist das ganze auch für den Kunden nachvollziehbar

Gruß,

Frank

Beitrag von „Patrickclouds“ vom 21. März 2006 um 23:01

ich dachte auch, dass der v8 tdi demnächst in den touareg und q7 wandern wird. doch hat mir der herr im audi pavillon in wolfsburg erzählt, dass im q7 noch platz wäre für den v10, der ende des jahres kommen soll.

ich war zwar der meinung, dass der gute mann keine ahnung hatte, aber soviel müll kann man an einem tag doch auch nicht erzählen. 🤖

http://www.audi.de/audi/de/de2/ne...Alltag_vor.html

der v10tdi soll auf 350ps (850nm) wachsen

und das wars anscheinend für den touareg.

v8tdi und v10 benziner sollen nur im q7 kommen

Beitrag von „T-REG“ vom 22. März 2006 um 16:06

Vielleicht sollte VW mal es mit einem V6 TDI Bi-Turbo a la BMW mit seinem 535D versuchen. Kommen auch ca. 280 bis 300 PS bei rum. Sollte wohl reichen, um auch künftige Emmisionsvorgaben zu erfüllen.

Oliver

Beitrag von „agroetsch“ vom 22. März 2006 um 23:13

Zitat von T-REG

Vielleicht sollte VW mal es mit einem V6 TDI Bi-Turbo a la BMW mit seinem 535D versuchen. Kommen auch ca. 280 bis 300 PS bei rum. Sollte wohl reichen, um auch künftige Emmisionsvorgaben zu erfüllen.

Oliver

Hallo Oliver,

die "Doppelaufladung" kleinerer Motoren (der 535d hat ja auch nur 3 Liter) ist sicher die Zukunft, vor allem bei den Benzinmotoren. Hier geht VW ja auch etwa mit dem Golf GT diesen Weg, wenn auch mit Kompressor und Turbo anstatt 2 unterschiedlich großen Turbos wie BMW.

Die Emissionsproblematik bei großen SUV hängt aber auch einfach mit Gewicht und wohl auch Luftwiderstand zusammen. Mehr Verbrauch heißt nun mal auch schlechtere Emissionswerte...!

Beitrag von „T-REG“ vom 23. März 2006 um 20:06

Somit muss also das Gewicht runter. Andere bauen ja auch leichter.

VW sollte bei den SUV's vielleicht den Weg gehen, den z.B. Mercedes geht und erstmal durch Weglassen (und Preisreduzierung 😄) von Untersetzung und konsequente Leichtbauweise in Kombination mit Downsizing das Gewicht und gleichzeitig Verbrauch und Emmisionen zu reduzieren (was für'n Satz).

Oliver

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 24. März 2006 um 09:11

Zitat von T-REG

...VW sollte bei den SUV's vielleicht den Weg gehen, den z.B. Mercedes geht und erstmal durch Weglassen (und Preisreduzierung 😄) von Untersetzung und konsequente Leichtbauweise in Kombination mit Downsizing das Gewicht und gleichzeitig Verbrauch und Emmisionen zu reduzieren (was für'n Satz).

Oliver

Da kennst Du aber VW schlecht! Untersetzung weg --> Halber Preis der Untersetzung weg (bestenfalls!!:D).

Außerdem macht doch erst die serienmäßige Untersetzung den Dicken für viele so interessant (sonst hättest Du bei fehlender Luftfederung ja gleich ZWEI LÖCHER in der Konsole 😄)!

Downsizing is gut und schön, wenn Du aber Ladevolumen brauchst, hilft dir Downsizing nicht weiter, da finde ich den von VW eingeschlagenen Weg mit dem "Kleinen Bruder" besser. Da kann sich dann der Kunde entscheiden, was er bevorzugt und wird nicht zum "gedownsizeden" (🙄) gezwungen...

Leichtbauweise bekäme bei mir da entschieden den Vorzug (Alumotor, Carbonkarrosserie 😄)! Da wären sicher ein paar hundert Kilo Gewichtsreduktion drin.

Bernhard

Beitrag von „bell407“ vom 24. März 2006 um 11:49

Hey Leute,

mal langsam hier, der Alumotor ist Schnee von gestern, BMW baut seit 1 Jahr die 6 Zylinder Benziner aus Magnesiumlegierungen und das funzt genial. Welcher Motor ist den heute noch aus Grauguss ? Ist doch eh alles schon Alu oder ?

Zum thema Carbon Ihr wollt das Auto dann aber schon noch bezahlen können oder ????

Und zum Gewicht, ein BMW X5 oder Mercedes ML ist nicht wirklich viel leichter (ich lass mal den

V10 aussen vor..) wenn man da das rein tut was im Dicken serienmässig drin is. Und wenn schon das Gewicht des Untersetzungsgetriebes macht das Kraut nicht fett. Und im tiefen Schnee hilft das gewaltig, da gehen die "Tankertoys" wie X5, ML oder Volvo XC90 sang und klanglos unter, d.h. bleiben hängen.

Grüsse

Christian

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 24. März 2006 um 12:21

Zitat von bell407

Hey Leute,

mal langsam hier, der Alumotor ist Schnee von gestern, BMW baut seit 1 Jahr die 6 Zylinder

Benziner aus Magnesiumlegierungen und das funzt genial. Welcher Motor ist den heute noch aus Grauguss ? Ist doch eh alles schon Alu oder ?

Zum thema Carbon Ihr wollt das Auto dann aber schon noch bezahlen können oder ????

Und zum Gewicht, ein BMW X5 oder Mercedes ML ist nicht wirklich viel leichter (ich lass mal den V10 aussen vor..) wenn man da das rein tut was im Dicken serienmässig drin is. Und wenn schon das Gewicht des Untersetzungsgetriebes macht das Kraut nicht fett. Und im tiefen Schnee hilft das gewaltig, da gehen die "Tankertoys" wie X5, ML oder Volvo XC90 sang und klanglos unter, d.h. bleiben hängen.

Grüsse

Christian

Alles anzeigen

Hey Christian,

das mit dem Alu & Carbon war ja nicht so ernst gemeint (deshalb ja das Smiley daneben)...

Punkto Untersetzung bin ich aber voll bei Dir! Nur beim Gewicht kommt mir der Dicke (V6TDI 2.347kg [meiner: 2.474kg]) schon deutlich schwerer vor als beispielsweise der X5 (3.0d 2.170kg)oder der ML (320 CDI 2.185kg). Da könnte sich VW schon überlegen, wo man ein paar Kilos sparen könnte. Das kann doch nicht alleine eine massivere Karrosserie sein??

Bernhard

Beitrag von „bell407“ vom 24. März 2006 um 12:38

Hallo Bernhard,

nicht vergessen den X5 in den gleichen Zustand zu bringen wie den Touareg. Bei BMW kostet die Innenraumbeleuchtung extra, ein Ablagenpaket brauchts auch usw. Da bleibt dann unterm strich nicht mehr viel Unterschied. Stell mal den X5 neben den Dicken, das ist eine Klasse kleiner !

Wenn dann vergleichen wir den neuen X5 (kommt Ende des Jahres) mit dem Dicken , da passt die Größe wohl zueinander.

Grüsse aus München

Christian

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 24. März 2006 um 12:46

Zitat von bell407

Hallo Bernhard,

nicht vergessen den X5 in den gleichen Zustand zu bringen wie den Touareg. Bei BMW kostet die Innenraumbeleuchtung extra, ein Ablagenpaket brauchts auch usw. Da bleibt dann unterm strich nicht mehr viel Unterschied. Stell mal den X5 neben den Dicken, das ist eine Klasse kleiner !

Wenn dann vergleichen wir den neuen X5 (kommt Ende des Jahres) mit dem Dicken ,

da passt die Größe wohl zueinander.

Grüsse aus München

Christian

Alles anzeigen

Hi Christian,

ich wollte ja auch nicht PREISLICH vergleichen, sondern versuchen, Gründe für das Mehrgewicht und somit die Rechtfertigung für den V8TDI zu finden...

...dass die zwei Fahrzeuge bestebfalls optisch ein und der selben Klasse (SUV) zugerechnet werden können, ist mir als regelmäßigen Untersetzungs- und Differentialsperren-User schon klar! 😊

Trotzdem, auf den neuen X5 (u.a. Gewicht und Abmessungen) bin ich schon gespannt.

LG

Bernhard

PS: Dass ein V8TDI im Dicken Spass machen würde (wie es ja sicher auch der V10 tut) kann ich mir gut vorstellen! Mir persönlich (subjektive Meinung!!) wäre es generell sympathischer, wenn die Autos leichter und für gleiche Fahrleistungen "schwächer" würden als schwerer und stärker, aber da zähle ich wohl eher zur Minderheit...

...das macht mir allerdings nichts aus! 😊

Beitrag von „bell407“ vom 24. März 2006 um 13:46

Hallo Bernhard,

ich meinte nicht den Preis, aber alles was Du zusätzlich kaufen musst wiegt natürlich auch was (Luftfederung, Automatikgetriebe etc.). Der X5 von meinem Herrn Papa (3,0 Benziner) sollte auch nur 2095kg haben , voll ausgerüstet sinds dann doch 2172kg... da ist aber noch keine Luftfederung oder Hängerkupplung mit drin.

Grüsse

Beitrag von „dummytest“ vom 24. März 2006 um 14:00

Zitat von AceofspadeS

Mir persönlich (subjektive Meinung!!) wäre es generell sympathischer, wenn die Autos leichter und für gleiche Fahrleistungen "schwächer" würden als schwerer und stärker, aber da zähle ich wohl eher zur Minderheit.....

Bist du nicht , mit mir zusammen müsste es zumindest für den Gleichstand reichen 😄😄

Ich hätte auch keine V6TDI jetzt , wenn der R5 etwas laufruhiger gewesen wäre. Die besseren Fahrleistungen (so toll sie auch sind...) benötige ich nicht unbedingt.

Schön wäre als Einstiegsmodell der kleine V6TDI von AUDI (2,7 Liter!?! mit 180 PS), natürlich mit entsprechendem Preisvorteil.

Da haben es die ML-Fahrer besser von der Motorenauswahl.... 😞

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 24. März 2006 um 14:10

Zitat von dummytest

Bist du nicht , mit mir zusammen müsste es zumindest für den Gleichstand reichen 😄

...

Na da bin ich aber froh Burkhard, ich bin sowieso schon permanent in der Minderheit was z.B. die Nutzung des Dicken betrifft (Forststraßen,...) oder die Ansprüche (wenig schmutzempfindliche Farbe, kein Chrom, dafür Luftfederung, Sperre hinten, Hängerkupplung,...)!

Punkto Verwendung steht mir Uli zur Seite, in diesem Fall Du, wie Du schon schreibst... für Gleichstand ist gesorgt! 🤖

Für mich war auch die Laufruhe mit ein Grund für den V6TDI, ich wäre sehr gespannt auf die Laufruhe vom V8 TDI. Die Laufruhe vom V10 werde ich ja im Sommer mit Christian testen... 😊
Mein Traum wäre ja der V8 TDI kombiniert mit DSG... 😄 (Hallo, hat das jetzt jemand von der Entwicklungsabteilung bei VW mitgelesen?? 😊)

Bernhard

Beitrag von „agroetsch“ vom 24. März 2006 um 23:20

Hallo,

zum Thema Gewicht und Leichtbau fiel mir gerade noch [DIESER](#) Thread in die Finger 😊