

Kauf eines V10 empfehlenswert ?

Beitrag von „morpheus“ vom 17. Mai 2006 um 00:51

Hi zusammen

Bin neu hier. Hatte bis heute einen Audi S6 Jg. 2001. Neu möchte ich mir einen Touareg V10 Tdi kaufen, möchte jedoch mal von euch wissen, wann die zweite Serie dieses Modells monat/jahr anfängt und wie der Verbrauch, Laufkultur ist.

Ich höre immer verschiedenes. Viele Technische Probleme wie Turbolader defekt usw.

Könnt Ihr mal bitte eure Erfahrungen mit diesem Fahrzeug bringen?

Ist der Verbrauch zwischen dem V10tdi und v6tdi massiv?

Wäre toll um Eure Antworten.

Grüsse

Omar

Beitrag von „bell407“ vom 17. Mai 2006 um 09:37

Hallo Omar,

technische Probleme sind bei allen Touaregs an der Tagesordnung, besonders aber bei den älteren Semestern. Ein V10 ab Modelljahr 2005 (ab Mitte 2004) sollte aber die größten Mängel nicht mehr haben und was was ist wohl schon behoben (unbedingt einen kaufen der alle Servicearbeiten bei VW gemacht hat).

Laufkultur: im Leerlauf und wenn es niedrige Aussentemperaturen hat wohl mit dem V6 TDIvergleichbar teilweise etwas rauher. Im Fahrbetrieb gleich bis deutlich leiser, je nach Geschwindigkeit.

Verbrauch: Kurzstrecke und Stadtverkehr gehen im Winter bis 20l, sonst 14-17l. Ist aber beim V6 TDI ähnlich, nur um gut 2 Liter weniger. Generell kann man sagen, dass der V6 TDI 1,5 bis 2 Liter weniger braucht als der V10, bis ca. 140km/h, dann rutschen die beiden enger zusammen.

Fahrleistungen: Wenn Du vom S6 kommst, kommt Dir der zwar eigentlich gut motorisierte V6

TDI eher lahm vor, der V10 geht schon deutlich besser (Durchzug und Beschleunigung, gerade bei hohen Geschwindigkeiten). Topspeed ist nicht viel schneller, bei ca. 240 ist Schluß (Luftwiderstand). Und das Drehmoment ist der Hammer.

Fahr einfach beide Probe, dann siehst Du den Unterschied...

Grüsse

Christian

Beitrag von „fenderwurst“ vom 17. Mai 2006 um 13:03

Ich hatte ja 2 Jahre den V10 und nun einen V6TDI.

Den Ausführungen von Christian ist weitgehend zuzustimmen. Allerdings ist der V6TDI um Welten kultivierter und leiser als der PumpeDüse-V10. Speziell im Teillastbereich und im Stadtverkehr - auf der Autobahn bei hohen und sehr hohen Geschwindigkeiten ist der Sound vom V10 nicht mehr lauter, dafür aber durchaus angenehmer. Grundsätzlich gilt, das die meisten Mitfahrer im V6TDi nicht erkennen, das es sich um einen Diesel handelt... Beim V10 bin ich immer wieder darauf angesprochen worden, das dies jetzt aber ein sehr teurer Traktor sei... 😊

Ähnliches gilt für die Trinksitten. Überland ist der V10 ca. 2 Liter durstiger als der V6TDI. Allerdings im Großstadtverkehr komme ich langfristig mit locker 5 Litern weniger hin (17 statt 22).

Ich hab mal die Abrechnungen für die ganzen Garantiarbeiten vom V10 zwischen Werkstatt und Werk gesehen - meine Fresse!!!! Also ich bin jetzt bestimmt nicht DER Pfennigfuchser und eher Sprintsparer aus sportlichem Ehrgeiz und konnte mir den V10 auch gut leisten. Aber wenn die Kisten mal älter werden und Du die Instandsetzungen bei diesem maximal komplizierten Teil selber zahlen musst - Gute Nacht! Und der V10 hat definitiv diverse anfällige und komplexe Extras mit verbaut, auf deren langfristige Funktionstüchtigkeit ich nicht wetten würde...

Die Sache mit dem Drehmoment... also der V10 ist unschlagbar. Das ist einfach ein Erlebnis. Kenn ich selbst von Sportwagen nicht, was da passiert, wenn man bei Tempo 80 voll drauf tritt. Eben V10 Diesel. Aber praktisch im Alltag ist das Drehmoment nicht auszunutzen. Ich find auch den V6TDI bärenstark und souverän und bin jetzt seit 5000 Km noch nie in die Situation gekommen, bei der ich die 750Nm vermisst hätte...

Also spricht eigentlich für mich nichts mehr für den V10. Siehe übrigens auch dessen unglaublicher Wertverlust...

Gruß
Fenderwurst

Beitrag von „andreas“ vom 17. Mai 2006 um 13:35

Hinsichtlich Verbrauch und Geräuschen habe ich da andere Eindrücke.

Der V10 ist auf langer und schneller Fahrt (BAB) sparsamer und ruhiger als der V6TDI.

In der Stadt ist der V6TDI sparsamer, auf der Landstraße nehmen sich die beiden nichts.

Fürs Gelände ist der V10 übermotorisiert, für die BAB genial.

Den V6TDI empfinde ich insgesamt deutlich lauter und knorriger als den V10.

Die Kosten sind utopisch, eine Erneuerung der Bremsen beim V10 schlägt wohl mit 2,5 bis 3 k€ zu Buche, die Kleinigkeiten wie Ölwechsel (11,4 Liter) sind auch nicht von schlechten Eltern. Ein Turboladerwechsel so um die 4,5 k€, VTG etwas mehr, etc. pp. was ein Dämpfer der Luftfedrung kostet, habe ich zum Glück nicht mehr mit dem V10 erleben müssen, da ich ihn ja mit knapp 70.000 km gewandelt habe, übrigens im März 2004 gebaut.

Der jetzige V6TDI hat leider auch so einige Macken (Bj. 11/05), allerdings habe ich schon 13.000 km geschafft, ohne dass ich abgeschleppt werden musste, beim V10 waren es nur 5.800 km, bei 15.000 dann nochmal.

Gruß
andreas

Beitrag von „morpheus“ vom 18. Mai 2006 um 01:11

Hi zusammen

Vielen Dank für eure Antworten. Also den VW Touareg der ich kaufen möchte ist genau vom 06.2004, besitzt 63000km und habe noch 1 Jahr volle VW Garantie oder 100000km.


Also was denkt Ihr? Da bin ich auf der sicheren Seite oder?

Dann noch was anderes. Ich habe hier ein Ersatzteilkatalog von VW. Wenn ich mal die Ersatzteile, Verschleissteile zwischen den verschiedenen Touareg Motorisierungen vergleichen, dann sind diese also eng beieinander.

Also beim V10 ausser mehr Benzinverbrauch, mehr Steuern, teurere Versicherung ist dann der restliche Unterhalt nicht von grosser Differenz oder?

Beitrag von „bell407“ vom 18. Mai 2006 um 12:15

Hallo , ich nochmal,

also, so unkultiviert läuft der V10 nun auch wieder nicht, da hat sich wohl einiges verbessert seit den ersten Exemplaren. Die Bremsen rund rum erneuern wird auch beim V6 TDI nicht zum Schnäppchenpreis zu haben sein, wer Luftfederung hat zahlt den selben Preis für alle, naja und der zweite Turbolader, wenn die jedesmal beim Service abgeschmiert werden, was Vorschrift ist, aber nicht alle machen, geht der wohl genauso gern kaputt wie der im V6 TDI Was bleibt ist Steuer , Versicherung und der Mehrverbrauch an Sprit und Öl beim Service.

Thema Wertverlust, da Du nen´gebrauchten kaust eher von Vorteil und in 1-2 Jahren schmiert der V6TDI vermutlich genauso ab, wenn der Markt gedeckt ist

Was den Fehlerteufel betrifft, der sucht alle Touareg heim...

Ach ja in der Auto Zeitung von gestern (diese Woche) ist ein 100000km Test vom V10 drin. War nicht übel bis auf den üblichen Kleinkram und leider einen Getriebeschaden...

Also wer wagt gewinnt und hat Freude am Fahren (den Spruch leih ich mir jetzt mal aus)

Christian

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 18. Mai 2006 um 12:58

Hallo,

den Getriebeschaden würde ich doch auf die Kraftumsetzung zurückführen.

Was soll VW da verbessert haben?

Wenn es so ist, dann dürfte bei Einigen kurzfristig ein Getriebewechsel fällig werden.

.....und das sicher nicht kostenlos, dafür aber umsonst, da die Schwachstelle weiterhin vorhanden sein dürfte!

Gruß

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Mai 2006 um 13:19

Zitat von dreyer-bande

Hallo,

den Getriebeschaden würde ich doch auf die Kraftumsetzung zurückführen.


Was soll VW da verbessert haben?

Wenn es so ist, dann dürfte bei Einigen kurzfristig ein Getriebewechsel fällig werden.

.....und das sicher nicht kostenlos, dafür aber umsonst, da die Schwachstelle weiterhin vorhanden sein dürfte!

Gruß

Hallo zusammen,

seit einiger Zeit bekommt der V10 sein Getriebe nicht mehr aus Japan, sondern vom Bodensee .

Grüße von Stephan 

Beitrag von „Dave37“ vom 9. Juni 2006 um 17:45

Hi zusammen,

habe ein ganz ähnliches Dilemma. Auch ich habe einen V10 mit fast ganz ähnlichen 'Eckdaten' zur Hand (Modell 6/2004, allerdings mit deutlich weniger KM (23000) und kämpfe noch mit der Entscheidung ob ich zum ähnlichen Preis nicht einen fast neuen V6TDI kaufen sollte. Ich denke eure Argumente sind alle richtig, vorallem reizt mich der V10 weil es schon ein verdammt cooler Motor ist und er ja offenbar wirklich unwesentlich mehr Sprit verbraucht. Das Wichtigste für meine Kaufentscheidung wäre, ob VW für diese Modelle (Also Mitte 2004) die wirklich grossen Probleme bereits gelöst hat. Weiss das jemand?! Uebrigens, was würde dein V10TDI kosten? Meiner wäre mit echt allen Schickanen (Standheizung, Sperre hinten, Vierfachbereifung etc etc) 90000 CH-Franken (gut 58000 Euro, neu war er 140'000 Franken, also gut 90'000 Euro), was mir relativ viel scheint. Für fast denselben Preis könnte ich einen fast neuen V6TDI haben (3/2006 Modell).

Beitrag von „salvatore“ vom 9. Juni 2006 um 19:40

Zitat von fenderwurst

Ich hatte ja 2 Jahre den V10 und nun einen V6TDI.

Ähnliches gilt für die Trinksitten. Überland ist der V10 ca. 2 Liter durstiger als der V6TDI. Allerdings im Großstadtverkehr komme ich langfristig mit locker 5 Litern weniger hin (17 statt 22).

Gruß

Fenderwurst

Alles anzeigen

Hallo Fenderwurst,

Habe ich Dich richtig verstanden, dass Du mit Deinem V6TDI im Stadverkehr 17 Liter brauchst???? 🤔

Also ich fahre mehrheitlich Stadt (80%), Rest Landstraße und Autobahn und mein Langzeitverbrauch lt. Bordcomputer liegt bei 11,7 L.....

Nachgerechnet hab ich das jedoch noch nie.

Beitrag von „T-REG“ vom 9. Juni 2006 um 20:38

Das mit den 17 Litern im Stadtverkehr würde mich auch mal interessieren. Da sind Benziner-Werte.

Das höchste, was ich jemals (bei 7.000 km) gebraucht habe waren 12,8 Liter.

Aber das weicht jetzt vom eigentlichen Thema ab.

Wenn's denn ein neuer sein soll, würde ich abwarten. Ich könnte mir vorstellen, dass in nicht all zu langer Zukunft der V8 TDI (4.2) von Audi kommt. Der hat ja annähernd die gleiche Leistung.

Soll es was mit eine bißchen mehr "bums" sein, würde ich einen getunten V6 TDI nehmen. Der hat dann in etwa 270 PS. Ist zwar etwas von 313 PS weg, aber dafür wiegt der V6 TDI ja auch gute 200 kg weniger.

Oliver

Beitrag von „Sittingbull“ vom 9. Juni 2006 um 20:49

Zitat von T-REG

Wenn's denn ein neuer sein soll, würde ich abwarten. Ich könnte mir vorstellen, dass in nicht all zu langer Zukunft der V8 TDI (4.2) von Audi kommt. Der hat ja annähernd die gleiche Leistung.

Oliver

Hallo zusammen,

das wäre zu schön, um wahr zu sein. Da wird er noch eine ganze Weile warten müssen. Der kommt erstmal nächstes Jahr im Q7 und der V10TDI soll ja auch noch seine Entwicklungskosten einspielen. Ich würde heute mal wetten, der V8TDI kommt mit dem Modelljahr 2009. Übrigens auch mein Wunschmotor für den Dicken.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „MemphisStein“ vom 10. Juni 2006 um 09:41

Hallo, ich denke auch nicht, dass der 4,2 Diesel so schnell kommen wird.

Modelljahr 2009 scheint da schon sehr realistisch.

Ohne jetzt großartig von Thread abzuschweifen:

[salvatore](#) schau mal hier im Forum nach, unter Verbrauch, da wurde schon viel geschrieben.

Deinen Bordcomputer würde ich nicht soviel vertrauen schenken. Lies mal nach.

Beitrag von „Porto“ vom 10. Juni 2006 um 16:43

Zitat von Dave37

Hi zusammen,

habe ein ganz ähnliches Dilemma. Auch ich habe einen V10 mit fast ganz ähnlichen 'Eckdaten' zur Hand (Modell 6/2004, allerdings mit deutlich weniger KM (23000) und kämpfe noch mit der Entscheidung ob ich zum ähnlichen Preis nicht einen fast neuen V6TDI kaufen sollte. Ich denke eure Argumente sind alle richtig, vor allem reizt mich der V10 weil es schon ein verdammt cooler Motor ist und er ja offenbar wirklich unwesentlich mehr Sprit verbraucht. Das Wichtigste für meine Kaufentscheidung wäre, ob VW für diese Modelle (Also Mitte 2004) die wirklich grossen Probleme bereits gelöst hat. Weiss das jemand?! Übrigens, was würde dein V10TDI kosten? Meiner wäre mit echt allen Schickanen (Standheizung, Sperre hinten, Vierfachbereifung etc etc) 90000 CH-Franken (gut 58000 Euro, neu war er 140'000 Franken, also gut 90'000 Euro), was

mir relativ viel scheint. Für fast denselben Preis könnte ich einen fast neuen V6TDI haben (3/2006 Modell).

Hallo Dave,

da würde ich lieber den neuen V6TDI nehmen und noch ein wenig verhandeln. Ab MJ 2006 wurden die Ts erst deutlich besser.

Beitrag von „Dave37“ vom 11. Juni 2006 um 12:28

Hi Holger,

vielen Dank für deine Info und deinen Tipp. Werde mich wahrscheinlich wirklich für den fast neuen V6TDI entscheiden und kann da sicher noch etwas am Preis verhandeln, wobei hier in der Schweiz die TRegs schon etwas teurer sind als in Deutschland. Eigentlich ist der V6TDI ja auch ein mehr als genügend guter Diesel (ist ja auch im Phaeton und im Q7). Vielleicht noch ein Chiptuning drauf, oder was hältst du davon? Wie weit kann man den Motor überhaupt vernünftig tunen, ich meine ohne danach irgendwelchen Aerger zu haben. Oder sollte man das lieber lassen? Was meinst du ?

Beitrag von „Porsche-Paul“ vom 11. Juni 2006 um 12:55

Zitat von Dave37

Hi Holger,

vielen Dank für deine Info und deinen Tipp. Werde mich wahrscheinlich wirklich für den fast neuen V6TDI entscheiden und kann da sicher noch etwas am Preis verhandeln, wobei hier in der Schweiz die TRegs schon etwas teurer sind als in Deutschland. Eigentlich ist der V6TDI ja auch ein mehr als genügend guter Diesel (ist ja auch im Phaeton und im Q7). Vielleicht noch ein Chiptuning drauf, oder was hältst du davon? Wie weit kann man den Motor überhaupt vernünftig tunen, ich meine ohne danach irgendwelchen Aerger zu haben. Oder sollte man das lieber lassen? Was meinst du ?

Liebe Leute,

Euch scheint nur der (Sprit)Verbrauch zu interessieren!

Fragt doch mal einen V10-Driver nach den Kosten für:

- Reifen
- Öl
- etc.

Da stehen dann schnell die Haare zu Berge 🤪

Habe jetzt meinen V6-TDI 3 Wochen und ca. 3.300km auf der Uhr!

In der Zeit vom 2. - 10. 6. bin ich von meinem Wohnort nach Südtirol, und der Region oberhalb des Gardasees knapp 1600km gefahren.

Meine Erfahrung? G E I L dank Luftfederung und einem Ø-Verbrauch von 11,4ltr. 😊😊

Gespart? - Nee, nur vernünftig gefahren ohne die Mineralisten und Contiisten reich werden zu lassen.... 🙌🙌🙌🙌

Beitrag von „Sittingbull“ vom 11. Juni 2006 um 14:44

Zitat von Porsche-Paul

Liebe Leute,

Euch scheint nur der (Sprit)Verbrauch zu interessieren!

Fragt doch mal einen V10-Driver nach den Kosten für:

- Reifen
- Öl
- etc.

Da stehen dann schnell die Haare zu Berge 🤪

Hallo zusammen,

und nicht die Versicherungsprämie zu vergessen 📞🤪 . Habe mich damals auch deswegen gegen den V10 TDI entschieden, so ein Vorderreifen hält max. 10.000 km.

Grüße

von

Stephan



Beitrag von „metagross“ vom 11. Juni 2006 um 14:58

hi dave,

den braust du nicht zu tunen.;

Beitrag von „Dieter131“ vom 11. Juni 2006 um 20:09

Zitat von Sittingbull



. Habe mich damals auch deswegen gegen den V10 TDI entschieden, so ein Vorderreifen hält max. 10.000 km.

Grüße von Stephan

Hallo Stephan,

dazu brauche ich nicht mal einen V10, denn die Reifen schafft auch mein V6 wie es im Moment so aussieht. (Ist aber noch nicht mit dem 😊 ausdiskutiert)

Gruß

Dieter 

Beitrag von „Porto“ vom 11. Juni 2006 um 22:52

Ich würde nicht tunen, auch wenn es beim Turbo recht einfach ist. Geht letztendlich doch auf die Haltbarkeit. Und über Ärger mit der Garantie wurde hier auch schon berichtet.

Ich denke, wenn man gern schnell fährt, sollte man fürs gleiche Geld ein anderes Auto als den T kaufen. 😊

Beitrag von „MemphisStein“ vom 12. Juni 2006 um 18:11

Zitat von Porto

Ich würde nicht tunen, auch wenn es beim Turbo recht einfach ist. Geht letztendlich doch auf die Haltbarkeit. Und über Ärger mit der Garantie wurde hier auch schon berichtet.

Ich denke, wenn man gern schnell fährt, sollte man fürs gleiche Geld ein anderes Auto als den T kaufen. 😊

Über das Tunen wurde schon einiges im Forum geschrieben.

Ich denke, es wird schon seine Gründe haben, warum der Motor bei VW 225 PS und bei Audi 233 PS leistet. Wenn der Motor auf Dauer 270 PS oder ähnlich leisten könnte, hätten die Macher von VAG Ihm die auch leisten lassen.

Beitrag von „stuempf“ vom 6. Juli 2006 um 08:21

Hallo Leute,

bitte eins nicht vergessen beim V10. Wer vorhat mit dem Auto im Gelände zu fahren hat mit dem V10 Probleme, da die Gewichtsverteilung beim V10 zu vorderlastig ist. Das fällt vor allem bei schlechter Traktion am Hang auf ... Für nicht Offroadfahrer ist das meiner Meinung nach zu vernachlässigen, obwohl diese Frontlastigkeit auch bei Ausweichmanövern massiv dazu führt, das das ESP viel früher eingreift, als bei den anderen Motorisierungen. Ebenfalls sind dadurch die Kurvenschwindigkeiten beim Ausweichen deutlich geringer. Was aber im Strassenverkehr

keiner merken sollte 😊

Der V6 TDI und vor allem der R5 sind für Offroadfahrer der definitiv beste Kompromiss aus Leistung, Geländefähigkeit und Ökonomie.

ps. V6TDI 09.05 33.000 km Langzeitdurchschnitt 11,7 l/100km ohne spritsparend zu fahren... also vielleicht 12,4 real. Das ist absolut ok und meines Wissens nach weit entfernt vom V10 TDI

Gruß Stuempf

Beitrag von „lemke_edv“ vom 6. Juli 2006 um 17:50

Hallo Omar,

fahre seit 01/2006 einen V10.

Bis 6000 km Winterreifen: Minimaler Verschleiß

6' - 14' Sommerreifen: Noch jede Menge Profil drauf.

Ölverbrauch: Null

Sprit: Lt. Fahrzeug-Messung 12,4 ltr., nach meiner Rechnung immer zwischen 13,0 und 13,7 ltr.

Fahrweise:

Wenns geht wird Gas gegeben, auch Vollgasstrecken (230 am Stück) zwischen München und Garmisch mehrmals dabei.

Sehr wenig Stadtverkehr, da zeigt er dann Verbräuche um 17 ltr an.

Nur ein Werkstattbesuch gleich zu Anfang (Harnstoffadditivverlust), war umgehend erledigt.

Für den Spaß und Komfort im Vergleich zum vorigen 5-Zylinder: Lohnt sich allemal.

Gruß

Günter

Beitrag von „Ebanista“ vom 24. September 2006 um 19:01

Für mich das genialste Auto seit es Autos gibt.

Ich habe meinen seit April 2006 und bin jetzt 21000 km gefahren natürlich viel Langstrecke.

Bei normaler Fahrweise Verbrauch 12,8l wenn ich das Teil auf der Autobahn glühen lasse komm ich natürlich auch auf über 20 Liter, aber was solls ICE-Zuschlag halt.

Dafür rennt der aber auch gnadenlos, nach Tacho 260 ein Bekannter war mit seinem Cayenne Turbo hinter mir und nicht in der Lage zu überholen, sein Tacho zeigte 295.

Also wenn man jetzt davon ausgeht, dass mein Tacho mit Sicherheit vorgeht ist das was Porsche anzeigt echt a richtiger Witz.

Ich hatte bisher nur ein einziges Problem, während der Fußball WM habe ich mit dem Grönemeyer Song mein Soundsystemsteuergerät geschossen, wurde aber sofort getauscht. das war alles.

Ich fahre vorne Reifen der Dimension 265 und hinten 295 wie gesagt schon über 21000 km und habe noch 5 Millimeter Profil.

Ich habe vorher einen A8 4,0TDI und einen S4 Cabrio gefahren und rein vom Fahrempfinden ist der Dicke viel brachialer, einfach gewaltig!

Beitrag von „gts2“ vom 25. September 2006 um 09:27

260 tacho ist beeindruckend, wird aber wohl nur unter günstigsten bedingungen möglich sein: gefälle (zumindest ein leichtes), rückenwind und langer anlauf, oder?

oder ist er gar gechippt?

oder liegt der wert an der unüblichen bereifung an der VA(265/XX/XX=kleinerer abrollumfang als 275/40/20, die ich drauf habe?) und deshalb einem besonders stark voreillenden tacho?

was für ein modelljahr ist dein v10? denn mit meinem 2006er v10 mit DPF scheinen keine 240 tacho AUS EIGENER KRAFT (d.h. kein gefälle, kein rückenwind und kein ultralanger anlauf) drin zu sein. muss allerdings dazu sagen, dass ich bei den hispeed-versuchen erst 5000-6000 km laufleistung drauf hatte (im mom um 7500km). vielleicht ist ja mein motor noch nicht ganz frei/eingefahren.

habe aber irgendwie auch den eindruck, dass der DPF in der praxis etwas an zumindest spitzenleistung kostet im vergleich zu identischen modellen jedoch ohne DPF. kann dies jemand bestätigen?

Beitrag von „Amadeo“ vom 25. September 2006 um 12:18

Zitat von gts2

260 tacho ist beeindruckend, wird aber wohl nur unter günstigsten bedingungen möglich sein: gefälle (zumindest ein leichtes), rückenwind und langer anlauf, oder?

oder ist er gar gechippt?

oder liegt der wert an der unüblichen bereifung an der VA(265/XX/XX=kleinerer abrollumfang als 275/40/20, die ich drauf habe?) und deshalb einem besonders stark voreillenden tacho?

was für ein modelljahr ist dein v10? denn mit meinem 2006er v10 mit DPF scheinen keine 240 tacho AUS EIGENER KRAFT (d.h. kein gefälle, kein rückenwind und kein ultralanger anlauf) drin zu sein. muss allerdings dazu sagen, dass ich bei den hispeed-versuchen erst 5000-6000 km laufleistung drauf hatte (im mom um 7500km). vielleicht ist ja mein motor noch nicht ganz frei/eingefahren.

habe aber irgendwie auch den eindruck, dass der DPF in der praxis etwas an zumindest spitzenleistung kostet im vergleich zu identischen modellen jedoch ohne DPF. kann dies jemand bestätigen?

Alles anzeigen

Das kann ich bestätigen meine V10 zeigt auch locker 240 an, aber der Bordcomputer vom Navi zeigt dann reelle Geschwindigkeit von 228 km/h an.

Habe aber auch erst 3000 km drauf und ist gute drei Wochen jung 😄

Beitrag von „gts2“ vom 25. September 2006 um 12:57

@ amadeo

du wolltest doch motortuning von abt machen lassen. ist es schon drauf? wenn ja, wie sind deine eindrücke?

hat sich der top speed DEUTLICH verbessert? weil grössenordnungen von z.b. +/- 5km/h werden wohl eher auf faktoren wie aussentemp, windrichtung etc. und weniger auf gestiegene

motorleistung zurückzuführen sein.

auf der abt-hp wird der DPF-v10 mit 10ps weniger angegeben, als der ohne DPF - offensichtlich ist es so, dass der DPF ein limitierender faktor zu sein scheint...

Beitrag von „bell407“ vom 26. September 2006 um 10:11

Na hallo, da hats ja ne Menge V10 in München..  

Mein Dicker is aus 09/2005 mit DPF und hat jetzt 27000km auf der Uhr. Am Anfang bis ca. 8-9.000 km war bei 230 Ende. Seit 10.000km sind 240 lt. Tacho mit ein wenig Anlauf machbar. weiter gehts aber nich mehr auch mit viel Anlauf und Heimweh...

Die 260 Top Speed im Serienzustand glaub ich nicht, da stimmt was nicht mit dem Tacho. Gibt Abt für den V10 getunt mit 370 PS gerade mal 240 Sachen als Vmax an. Ist schlicht und einfach der Luftwiderstand, da nützt wohl auch ein leichtes Gefälle nix mehr.

Im Windschatten fahren würde helfen, da muss aber echt nen Cayenne vorweg donnern.

Grüsse

Christian

Beitrag von „Ebanista“ vom 26. September 2006 um 11:44

Mein Dicker ist aus 04/06 mit DPF. Ich habe jetzt knapp 22000km drauf.

An den Reifen kann es kaum liegen, da der Abrollumfang eher größer ist.

Mein Tacho geht auch ziemlich genau, bin neulich Tempomat 115 auf der Landstraße gefahren und "blitz" waren laut Bußgeldbescheid 116.

Weiß auch nicht warum das Teil so rennt, 250 erreicht er immer und auch ziemlich schnell 260 werden es dann wenn ich länger drauf bleiben kann aber das hält er dann auch und wie gesagt der Cayenne Turbo war hinter mir der konnte auch nicht schneller.

Auch in der Beschleunigung steh ich dem in nix nach. Wir sind von Nürnberg nach Starnberg bei München gefahren morgens um 5Uhr war alles gut frei.

Ich habe im Schnitt 22,8 Liter verbraucht. Mein Bekannter mit dem Porsche 35,9 Liter (wir hatten beide den Tank voll und wie der Porsche leer war beide wieder voll getankt und dann gerechnet), seit diesem Tag hat er aufgehört über mein Dieselschiff zu lachen. Hab wahrscheinlich ein Exemplar mit einer extremen Streuung nach oben erwischt - Glück gehabt!

Beitrag von „Amadeo“ vom 26. September 2006 um 12:09

Zitat von gts2

@ amadeo

du wolltest doch motortuning von abt machen lassen. ist es schon drauf? wenn ja, wie sind deine eindrücke?

hat sich der top speed DEUTLICH verbessert? weil grössenordnungen von z.b. +/- 5km/h werden wohl eher auf faktoren wie aussentemp, windrichtung etc. und weniger auf gestiegene motorleistung zurückzuführen sein.

auf der abt-hp wird der DPF-v10 mit 10ps weniger angegeben, als der ohne DPF - offensichtlich ist es so, dass der DPF ein limitierender faktor zu sein scheint...

Jo das war wieder so eine Sache für sich mit dem Tuning.

Geplant wars so:

Werkstatt termin flaschen abends holen fertig 😎

Dann war derjenige der es machen sollte krank. Na gut ich habe mich dazu entschieden in dort zu lassen das Steuergerät einzuschicken dann kann ich ihn abholen :p

Die haben den Fehlerspeicher ausgelesen alles ok und das SG eingeschickt.

Dann rief abt in der Werkstatt an es würde nicht gehen der Fehlerspeicher zeigt Fehler an 🌟🌟🌟🌟🌟

Ok ich hab dann das Auto erst mal das Auto wieder geholt ohne Tuning 🙄

Jetzt warte ich drauf dass der Heini endlich wieder gesund wird und das an Ort und Stelle über die Bühne geht.

Dafür brauche ich in der Zeit keinen Leihwagen zahlen der würde mich dann auch 30 Euro pro Tag kosten.

Find ich recht nett vom Händler so als Wermutstropfen.

Na vielleicht klappts dann beim nächsten mal

Gruß Christian


Beitrag von „Amadeo“ vom 26. September 2006 um 12:12

Zitat von bell407

Na hallo, da hats ja ne Menge V10 in München..  

Grüsse

Christian



Na wann findet das erste Münchner und Umgebungs - Treffen statt????? 

Gruß Christian

Beitrag von „morpheus“ vom 26. September 2006 um 12:22

Hi zusammen

Als ich im Juli nach Hockenheim ging, schaffte mein Dicker 250 km/h. Also das ist realistisch wenn man noch die Tachoabweichung mitkalkuliert.

Was mich jedoch wundert, dass der Cayenne Turbo Dir nicht die Endrohre gezeigt hat  .
Der müsste schon ein Stück schneller sein. Ich denke Deiner läuft sonderlich gut und der Cayenne Turbo sehr sehr sehr schlecht. 

Nur so nebenbei. Ich hatte mal vor 3 Jahren einen Audi TTR 225 PS. Als ich beim Tuner ging und vor dem Tuning auf dem Prüfstand kam, erschienen auf dem Diagramm satte 239 PS (kein Witz!!). Demnach nach Chiptuning 268 PS!!

Also auch der Typ von der Sportec meinte ich hätte Glück, da dies eher selten ist aber solche Leistungsunterschiede gibt es.

Beitrag von „gts2“ vom 26. September 2006 um 12:31

der treg v10 kann aufgrund der übersetzung auf keinen fall schneller fahren als ECHTE 240 km/h - auch nicht mit 500ps.

laut getriebediagramm werden 240 km/h bei 4200 rpm erreicht und bei dieser drehzahl greift auch bereits der drehzahlbegrenzer ein.

abgesehen davon leistet der motor bei 4200 rpm mindestens 50ps weniger als bei der Nenndrehzahl von 3800rpm, weshalb es beim serienmotor im 6.gang unmöglich sein wird, echte 240 km/h zu schaffen - es sei denn es geht berg ab.

auch die getunten motoren hören bei 4200 rpm auf (=240 km/h), deshalb kann ein egal wie extrem getunter v10 nicht schneller als 240 gehen - es sei denn es treibt jemand den aufwand die übersetzung der diffs zu ändern.

mit reifen mit grösserem abrollumfang kann man bei der enddrehzahl sicherlich nochmal mehr Vmax rausholen, da jedoch die abrollumfänge nicht so extrem voneinander abweichen, werden es in der praxis wohl nicht mehr als 5-10 km/h sein - geht aber nur dann, wenn bei 4200rpm noch richtig leistung da ist, was beim serienmotor nicht mehr der fall ist.

@ Ebanista

das einzig zuverlässige wäre eine parallelmessung der geschwindigkeit mit gps.

du wirst dann sehen, dass bei einem ungetunten aus eigener kraft nicht mehr als ECHTE 230 drin sind.

und dass ein cayenne turbo am V10 nicht vorbei kommt, ist mir rätselhaft. so gut kann kein V10 gehen. eher, dass der cayenne schlecht im futter stand oder ein problem hatte.

schliesslich hat der cayenne turbo doch gut 135ps mehr...

Beitrag von „bell407“ vom 26. September 2006 um 12:55

Hey, so ein Treffen wär doch mal was, Motto V10 only 🤓 .

Die "Halben" und 3/4 Dicken können natürlich auch kommen.

Grüsse

Christian

Beitrag von „Amadeo“ vom 27. September 2006 um 09:14

[gts2](#)

komisch ich dachte auch dass der V10 bei der Endgeschwindigkeit abgeregelt ist. So hat es zumindestens ABT gesagt. Die Endgeschwindigkeit steigert sich dann auch nur minimal um 10 km/h bei ABT Tuning so die Aussage.

Wie gesagt stimmt mein Navi immer mit den Verkehrsschildern überein daher gehe ich davon aus dass diese Geschwindigkeit auch passt.

Demnach geht der V10 bei über 200 (habs gestern ausprobiert) um ca. 15 km/h voraus. 🤔
Bei 50 sind es ja nur 5 km/h ;).

Beitrag von „Xapathan“ vom 27. September 2006 um 13:42

Zitat von bell407

Hey, so ein Treffen wär doch mal was, Motto V10 only

Coole Idee!

Beitrag von „gts2“ vom 27. September 2006 um 14:05

@ amadeo

der V10 ist von der geschwindigkeit her nicht abgeregelt. es geht hier lediglich um die drehzahl, bei der der drehzahlbegrenzer einsetzt, um den motor nicht zu überdrehen.

d.h. der drehzahlbegrenzer greift IMMER bei 4200 rpm - egal in welchem gang man fährt. da die gesamtübersetzung des V10 so "passend" berechnet wurde, kann es beim getunten motor bzw. beim bergabfahren schon passieren, dass man auch im 6. in den

drehzahlbegrenzer bei 4200rpm fährt. diesen begrenzer aufzuheben, das macht kein tuner, weil das risiko eines motorschadens zu gross wäre.

was anderes ist es bei autos, die von der Vmax her elektronisch abgeregelt sind - obwohl leistung sowie drehzahlpotential für höhere geschwindigkeit noch da sind. hier lässt sich die Vmax-abregelung aufheben und das auto geht ohne jegliches motortuning sofort schneller.

Beitrag von „bluwe“ vom 27. September 2006 um 17:13

Also was ich nicht fassen kann ist das leute die darüber nachdenken einen v10tdi zu kaufen an den verbrauch denken...für diejenigen wäre es mal empfehlenswert eine probefahrt mit nem cayenne s zu machen!!!!!!Spätestens wenns an die Tanke geht sag ich mir jedes mal:HEY,IST DOCH NUR DIESEL!!!!!!Und ausserdem:Auch wenn es mich mit meinem Schiffsdiesel schon so manches mal in die Werkstatt zog,der vortrieb für einen solchen wagen entschädigt für fast alles!

Gruss
MARKUS

Beitrag von „Ebanista“ vom 28. September 2006 um 07:48

[Amadeo](#)


Zeigt Dein serienmäßiges Navi die Geschwindigkeit an und wenn ja wo? Hab das noch nicht gefunden bei mir.

Hab gestern mit meinem mobilen GPS gemessen Tacho 180, laut GPS 177. Vielleicht haben meine dicken Felgen wirklich mehr Abrollumfang?

Den Highspeed teste ich demnächst wenn ich ne freie Autobahn erwische auf unserer A6 geht mit viel Glück mal 180 und so mitten in der Nacht raus wegen messen, naja muss nicht unbedingt sein - aber der Tag wird kommen.

Beitrag von „bell407“ vom 28. September 2006 um 08:48

Hallo nochmal,

der Tacho beim dicken geht relativ genau (ca. 2km/h Abweichung zu viel), ist amtlich vermessen und beglaubigt . Wenn Ihr die absolut genaue Geschwindigkeit haben wollt, dann mit einem relativ modernen tragbaren GPS (die älteren schaffen evtl. über 200km/h nicht mehr und steigen aus). Die geschwindigkeit mit dem Bordcomputer zu ermitteln is Murks, der berechnet die Durchschnittsgeschwindigkeit und wenn man auf Reset klickt stimmt der angezeigte Wert erst nach längerem Fahren (5 Min.) und wo kann man das schon mit 240 Sachen...

VW hat den Touareg "physikalisch" abgeregelt, Luftwiderstandsbeiwert Typ Scheunentor reicht halt bis 240 und weiter dreht der dann auch nicht mehr, s.u.

Das ist für ein 3to Monstrum aber auch mehr als üppig, was da an Energie drin steckt.....

Grüsse

Christian

Beitrag von „Ebanista“ vom 30. September 2006 um 14:48

Hallo T-friends, ich war gestern mal nur so interesse halber auf nem Leistungsprüfstand mit meinem schnellen Dicken.

Die waren ganz weg von der Leistung. Das Ergebnis 265,0 KW (360,4 PS). Max Drehmoment 874 NM bei 2410 u/min. Gemessen bei 21 Grad und 967 mbar Luftdruck

Beitrag von „gts2“ vom 30. September 2006 um 17:24

coole werte!

kannst du mal das komplette leistungsdiagramm hier reinstellen? es würden mich der verlauf der kurven sowie die norm, nach der die werte korrigiert wurden interessieren.

es musste demnach ein prüfstand gewesen sein, welcher in der lage ist, 4radantrieb-autos zu messen.

die verlustleistung wäre auch interessant - wird ganz sicher ermittelt worden sein und steht auf dem diagramm.

ist deiner gechippt oder sonst was am motor, ansaug, auspuff oder sonst was gemacht?
es ist zwar bei allen TDI bekannt, dass sie leistungsmässig oft nach oben streuen, aber bei einem serienmotor würde eine streuung von fast 50ps und 120nm jeglichen rahmen sprengen - eine korrekte leistungsmessung vorausgesetzt

Beitrag von „morpheus“ vom 30. September 2006 um 18:17

Hallo

Da ist ganz klar eine Leistungsoptimierung gemacht worden. Das sind genau die Werte die man bei einem Chip-Tuning beim V10 erreicht.

Beitrag von „Amadeo“ vom 2. Oktober 2006 um 10:12

[Ebanista.](#)

mein Navi ist ein Kenwood DDX 6029 und das zeigt die Geschwindigkeit direkt im Navigationsfenster an.

Diese Werte stimmen IMMER mit den "Sie fahren gerade" Schildern überein.

Deine Werte glaube ich liegen nicht mehr in der normalen Streuung da ist sicherlich optimiert worden? Hast Du Deinen Dicken gebraucht oder neu gekauft???

Übrigens sind das exact die Werte von ABT Tuning mit DPF

@bluewe





warum sollte man sich nicht über den Verbrauch Gedanken machen??

Man sollte sich aber nur über bestimmte Sachen bewusst sein.

Wenn ich Leistung will dann hat der V10 schon Durst ohne Zweifel.

Ich bin letzte Woche auf der B 12 gefahren das waren 165 km mit einem Tempo von 100 bis 120 km/h dabei waren ungefähr so 15 bis 20 Überholmanöver die auch etwas länger dauerten da mehrere Autos überholt wurden und dabei stand ich schon sehr gut im Gas.

Das Ergebnis dieser Fahrt war lauf MFA 8,9 Liter Diesel das ist doch sau geil für einen 10

Zylinder finde ich.....


Gruß Chris

Beitrag von „bell407“ vom 4. Oktober 2006 um 13:55

Servus Chris,

deine MFA-Verbrauchsanzeige meints da aber sehr gut mit Dir, mach da gedanklich lieber mal nen knappen Liter mehr draus. Die meisten MFAs schummeln nach unten, wenige überbeiben nach oben. So eine hab ich drin, bei 90km/h zeigt die 8,6l/100km an, auf ebener Strecke.

Bei 140 sinds dann 12,5 Liter. Wenn man Auslitert, lomm ich auf nen guten halben Liter weniger als im Durchschnitt errechnet.

Aber trotzdem, hast schon recht, für gut 3 Tonnen, die Fahrleistungen und 10 Töpfe ein guter Wert 

Grüsse

Christian


Beitrag von „Amadeo“ vom 5. Oktober 2006 um 10:02

Zitat von bell407

Servus Chris,

deine MFA-Verbrauchsanzeige meints da aber sehr gut mit Dir, mach da gedanklich lieber mal nen knappen Liter mehr draus. Die meisten MFAs schummeln nach unten, wenige überbeiben nach oben. So eine hab ich drin, bei 90km/h zeigt die 8,6l/100km an, auf ebener Strecke.

Bei 140 sinds dann 12,5 Liter. Wenn man Auslitert, lomm ich auf nen guten halben Liter weniger als im Durchschnitt errechnet.

Aber trotzdem, hast schon recht, für gut 3 Tonnen, die Fahrleistungen und 10 Töpfe ein guter Wert 

Grüsse

Christian

Alles anzeigen


Du hast recht ich hatte ohnehin vor mal auszulitern um zu überprüfen wie genau meine MFA nun wirklich anzeigt.

Ich möchte sowieso einen extra Thread machen wo es um dieses Thema geht. Mich interessiert was die Leute im allgemeinen so an extremen im Verbrauch erlebt haben, sowohl noch oben als auch nach unten.

Beitrag von „bell407“ vom 5. Oktober 2006 um 13:36

Servus Chris,

ein Extrem wirst Du in ein paar Wochen erfahren, wenns kälter wird *  .

Kaltstart und extremen Kurzstreckenverkehr quittiert der 10-Ender mit gewaltigen Trinksitten, das können dann gerne mal 20 Liter im Schnitt werden  . Vergangenen Winter mit dem vielen Schnee bin ich z.T. nur im Offroad Level und in der Geländeuntersetzung gefahren, da werdens dann auch mal 22 Liter.

Bevor jetzt wieder die "mein V6 braucht nur 8 Liter" Rufe kommen, das waren Extrembedingungen, ohne Offroadlevel wär der Dicke stecken geblieben (so wie alle Möchtegerngeländewagen X5 etc.) und mehr wie 30 Sachen war definitiv nicht drin.

Grüsse

Christian

Beitrag von „Franks“ vom 5. Oktober 2006 um 15:05

Vermutlich kommt beim Kurzstreckenverkehr auch der Verbrauch vom Zusatzheizer so richtig zur Geltung? Aber irgendwann ist ja auch der Verbrauch mal egal, da geht es dann wirklich nur noch darum, überhaupt voran zu kommen.

Gruß, Frank

Beitrag von „Amadeo“ vom 5. Oktober 2006 um 16:42

Da dürftest Du recht haben. Der V10 ist ein Langstreckenauto. Kurze strecken quittiert er mit durst das stimmt.

So ich werd dann mal den Thread aufmachen und mal sehen was so alles kommt.

Gruß Chris

Beitrag von „t-reg,der Dicke“ vom 31. Oktober 2006 um 21:26

kauf dir nen v8- egal ob von vw/audi oder porsche- braucht 15 liter hat bumms und ist nicht so kopflastig d.h. schön ausbalanciert....vergiss zuheizer:)

Beitrag von „Heinz“ vom 31. Oktober 2006 um 22:03

[Zitat von t-reg,der Dicke](#)

kauf dir nen v8- egal ob von vw/audi oder porsche- braucht 15 liter hat bumms und ist nicht so kopflastig d.h. schön ausbalanciert....vergiss zuheizer:)

Dem kann ich mich nur anschliessen. Für den V10TDI würde aus meiner Sicht nur ein deutlich geringerer Verbrauch bei hoher Fahrleistung sprechen. Aber wenn ich von 14-17 l Diesel je 100Km höre... 🤔 Das entspricht meinem Verbrauch beim Benziner und dann sehe ich nicht mehr den geringsten Grund für den V10TDI. Der Turboschub nach der Gedenksekunde wird

irgendwann auch langweilig und für was 750NM? Der V8 bringt durchgängig samtweich und schnurrend seine Leistung. 🙌🙌🙌

gruß
Heinz

Beitrag von „MemphisStein“ vom 1. November 2006 um 12:42

Ich merke immer wieder, ich muß auch mal so einen V8 Probefahren.

Ich hatte ehrlich gesagt noch nie ein Fzg mit derartig großem Hubraum.

Ist aber bestimmt mal interessant.

Beitrag von „salvatore“ vom 1. November 2006 um 12:46

[Zitat von MemphisStein](#)

Ich merke immer wieder, ich muß auch mal so einen V8 Probefahren.

Ich hatte ehrlich gesagt noch nie ein Fzg mit derartig großem Hubraum.

Ist aber bestimmt mal interessant.

Mach das mal. Du wirst **süchtig** danach. Mein letzter Wagen hatte ein 4,7L V8 32V Northstar-Triebwerk 😁

Durch ganz gute Motortechnologie schluckte der "nur" um die 14L im Kurzstreckenbetrieb. Autobahn knapp 12L.

Beitrag von „MemphisStein“ vom 1. November 2006 um 12:49

[Zitat von salvatore](#)

Mach das mal. Du wirst **süchtig** danach. Mein letzter Wagen hatte ein 4,7L V8 32V Northstar-Triebwerk 😊

Durch ganz gute Motortechnologie schluckte der "nur" um die 14L im Kurzstreckenbetrieb. Autobahn knapp 12L.

Ja gut, aber Ihr dürft bei Euch ja auch nur Schritttempo fahren auf der Autobahn, oder? 😊
Bin schon weg.

Beitrag von „salvatore“ vom 1. November 2006 um 12:52

[Zitat von MemphisStein](#)

Ja gut, aber Ihr dürft bei Euch ja auch nur Schritttempo fahren auf der Autobahn, oder?
Bin schon weg.

... und schon bist Du auf unter 10L Verbrauch ...

So macht man das, dann klappts auch mit dem Nachbarn! Manchmal sind wir auch Deppen....



Beitrag von „morpheus“ vom 1. November 2006 um 12:54

mit meinem V10 komme ich locker mit 12 - 13 liter Diesel weg und bin einer der gerne mal auf das Gaspedal tritt. Und über 140 km/h fahre ich auch nie. Tja, die Schweiz halt....

Beitrag von „Heinz“ vom 1. November 2006 um 17:47

Zitat von morpheus

mit meinem V10 komme ich locker mit 12 - 13 liter Diesel weg und bin einer der gerne mal auf das Gaspedal tritt. Und über 140 km/h fahre ich auch nie. Tja, die Schweiz halt....

Bin ab und zu auch mal in der Schweiz. Immer schön 120Km, bzw. noch weniger je nach Gebot. Laut Bordcomputer schluckt mein V8 dann *nur* 12,5l. Aber das ist natürlich die extreme Ausnahme. Normal sind 15-16l und wenn es mal richtig zügig wird gerne auch mal 18l.

gruß
Heinz

P.S.: *Nur* ist natürlich relativ. Mein Kollege mit dem A6 Avant 3.0TDI kommt mit in der Schweiz *nur* 8l Diesel aus.

Beitrag von „gts2“ vom 1. November 2006 um 22:19

mit meinem V10 komme ich bei 120km/h tempomat lt. boardcomputer im schnitt auf bis zu 9,5 liter, mit meinem lupu 3L dagegen auf 3 bis 3,4 liter (je nach streckenbeschaffenheit/-profil). mit dem lupu 3L erreichte ich auch schon verbräuche von 2,4 liter - durchschnitt auf einer strecke von ca. 200 km

so gesehen ist der begriff "günstiger verbrauch" sehr relativ zu handhaben

im teillastbereich hat der benziner V8 keinerlei chancen verbrauchsmässig an einen V10 diesel ranzukommen, unter vollast sind die verbrauchsunterschiede benziner-diesel nicht mehr so gross. nur hat man in der praxis auf öffentlichen strassen kaum die möglichkeiten, permanent mit vollgas zu fahren. deshalb wird der V10 bei gleicher fahrweise mindestens 3-5 liter sparsamer sein als ein V8

von dem spassfaktor der 750nm sehe ich bei diesem vergleich schon mal ganz ab...

Beitrag von „salvatore“ vom 2. November 2006 um 08:45

Oooops; im Vergleich zum Lupo sehe ich aber schon noch ein paar unterschiedliche "Spaßfaktoren" mehr als nur die 750 NM..... 🤖

Hat der Lupo 3L die gleiche 6-Zylinder-Maschine drinnen.....
(bin schon weg)



Beitrag von „HPL“ vom 2. November 2006 um 09:09

Fahre mit meinem V6 TDI oft wochenlang nur Kurzstrecken in der Stadt - ist ja auch ein ideales Stadtauto - oder 😄

Da liegt der Verbrauch dann bei 14 - 16 Litern.

Jetzt, wo es richtig kalt wird, wird das aber wohl noch mehr werden...

LG Peter

Beitrag von „AceofspadeS“ vom 2. November 2006 um 09:19

[Zitat von salvatore](#)

Oooops; im Vergleich zum Lupo sehe ich aber schon noch ein paar unterschiedliche "Spaßfaktoren" mehr als nur die 750 NM..... 🤖

Hat der Lupo 3L die gleiche 6-Zylinder-Maschine drinnen.....
(bin schon weg)



Klar Christian,

Lupo 3L = Lupo mit 3Liter-Maschine...



Bernhard

Beitrag von „Amadeo“ vom 2. November 2006 um 10:57

So Leute bin wieder zurück aus den USA. Seit ich diese Karren da gesehen habe weiss ich dass mein V10 ein ein kleiner Mittelklassewagen ist.

In San Francisco fahren übrigens viele Touaregs rum und doppelt so viele Cayenne.

Was die Amis durch ihre riesen Rohre Blasen ist der Hammer. Ich habe festgestellt das mein V 10 ein totaler Sprintsparer ist 🙄🙄 🤔

.....Es kommt immer nur auf die Sichtweise an 🤔

Gruß Chris

Beitrag von „Amadeo“ vom 2. November 2006 um 11:06

@ Heinz

Da ich die Möglichkeit habe den V8 direkt mit meinem V 10 zu Vergleichen muss ich Dir widersprechen.

Ich habe eine Kundin die hat den V 8 und wir fahren öfter mal sie meinen und ich ihren.

Wenn Du sagst für was 705 NM. Ab 100 km/h ist der Unterschied zum V 10 dann deutlich zu merken da ist einfach mehr durchzug da. Der V 8 muss erst mal auf Drehzahl kommen. Beim Anhänger ziehen merkst du das dann besonders. Da wir beide viel Pferdehänger ziehen muss ich sagen dass der V8 dann schon 2 bis 3 Liter mehr Sprit verbracht als der V10.

Beide Autos sind wirklich flotte Fahrzeuge und machen sehr viel Spaß. Dennoch bleibe ich bei der Meinung dass der V 10 in Sachen Beschleunigung und als Lastesel doch noch einen sehr merkbaren Unterschie bietet.

Gruß Chris

Beitrag von „Heinz“ vom 2. November 2006 um 12:04

[Zitat von gts2](#)

(...)

im teillastbereich hat der benziner V8 keinerlei chancen verbrauchsmässig an einen V10 diesel ranzukommen, unter vollast sind die verbrauchunterschiede benzinerdiesel nicht mehr so gross. nur hat man in der praxis auf öffentlichen strassen kaum die möglichkeiten, permanent mit vollgas zu fahren. deshalb wird der V10 bei gleicher fahrweise mindestens 3-5 liter sparsamer sein als ein V8

Soweit die Theorie und dem stimme ich uneingeschränkt zu. Nur in der Praxis sieht es scheinbar etwas anders aus. Ich weiß, was ich mit dem V8 verbräuche und sehe aus vielen Berichten, dass der Unterschied überraschenderweise eher gering ist.

Vollgas fahre ich praktisch nie. Wozu auch...

[Zitat von gts2](#)

von dem spassfaktor der 750nm sehe ich bei diesem vergleich schon mal ganz ab...

Das mit dem Spassfaktor habe ich schon oft gehört, konnte es aber subjektiv noch nie nachempfinden. Für mich ist Fahrspaß Ausgeglichenheit, Ruhe und absolute Souveränität in allen Bereichen. Das konnte noch kein TDI wirklich bieten, den ich fahren durfte/musste (Wobei der A6 Avant TDI 3l zumindest in die richtige Richtung geht!). Für mich persönlich sind die meisten TDI Motoren viel zu hektisch und reagieren bei niedrigen Drehzahlen meist mit Verspätung. Das macht letztlich die subjektiv empfundene Hektik aus. Ich muss allerdings gestehen, dass ich noch keinen Touareg TDI gefahren bin. Vielleicht ist ja alles anders. 🤔

gruß
Heinz

Beitrag von „Heinz“ vom 2. November 2006 um 12:10

[Zitat von Amadeo](#)

@ Heinz

Da ich die Möglichkeit habe den V8 direkt mit meinem V 10 zu Vergleichen muss ich Dir widersprechen.

Ich habe eine Kundin die hat den V 8 und wir fahren öfter mal sie meinen und ich ihren. Wenn Du sagst für was 705 NM. Ab 100 km/h ist der Unterschied zum V 10 dann deutlich zu merken da ist einfach mehr durchzug da. Der V 8 muss erst mal auf Drehzahl kommen. Beim Anhänger ziehen merkst du das dann besonders. Da wir beide viel Pferdehänger ziehen muss ich sagen dass der V8 dann schon 2 bis 3 Liter mehr Sprit verbraucht als der V10.

Beide Autos sind wirklich flotte Fahrzeuge und machen sehr viel Spaß. Dennoch bleibe ich bei der Meinung dass der V 10 in Sachen Beschleunigung und als Lastesel doch noch einen sehr merkbaren Unterschied bietet.

Gruß Chris

Da ich den Vergleich nicht habe, kann ich nicht widersprechen. 😊

Rein interessehalber: Was wiegt so ein Pferdeanhänger leer bzw. beladen?

Ich habe selbst einen 1,7t Caravan (wenn nicht überladen, manchmal aber auch etwas mehr) und bis zu den erlaubten 100km/h ist mein Touareg absolut souverän. Auch im Gebirge. Schneller fahre ich mit Hänger grundsätzlich nie. Verbrauch im Gespann lag beim letzten Trip nach Italien bei ca. 16,5l.

Gruß
Heinz

Beitrag von „Amadeo“ vom 2. November 2006 um 15:29

@ Heinz

Du solltest wirklich mal einen V 10 fahren. Ich finde den Motor wirklich klasse eine Testfahrt wäre bei Dir wirklich ratsam 🤖

Mein Pferdehänger wiegt bei Beladung mit meinen 2 Turnierpferden (man kann noch wesentlich schwehre Pferde einladen) 2,2 Tonnen.

Ich habe aber noch einen großen Kutschentransporter der normalerweise hinter meinem LKW läuft das ist ein 3,5 Tonnen Anhänger der auch ziemlich breit ist.

Da haben wir interessehalber mal den Vergleich gemacht und das war der Grund warum meine Kundin mit dem V 8 als nächstes doch einen V 10 will obwohl Sie sich noch nicht so richtig mit

einem Diesel anfreunden kann wie sie selbst sagt.

Falls Du mal in der Nähe von München bist kannst gerne mal vorbei schaun 😊

Gruß Chris