

V6 TDI alt gegen neu / Vergleich 225 PS zum 240 PS Modell

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2008 um 19:26

Hallo liebe Touareg Freunde,

zusätzlich zum schönen und ausführlichen Bericht von moose/Stefan möchte ich versuchen, die Fragen zu beantworten, die ich mir selbst vor dem Wechsel meines ehemaligen T V6 TDI Bj. 07/05 zum jetzigen, aktuellen Modell gestellt habe. Nämlich "lohnt sich der Umstieg" und "gibt es wirklich *erfahrbare* Unterschiede, oder sind diese so gering, daß man sie kaum bemerkt".

Dabei konzentriere ich mich bewußt auf den technischen Teil, denn zum Design wurde ja schon hinlänglich berichtet und dies ist ohnehin in gewissen Grenzen Geschmackssache. Die „Entfeinerungen“ sprich Sparmaßnahmen, denen nicht nur ein hilfreiches und sinnvolles Feature klammheimlich zum Opfer fiel, lasse ich hier ebenfalls außen vor.

Da meine beiden Fahrzeuge sowohl vom Motortyp, als auch vom Getriebe her identisch sind, und auch die Ausstattung jeweils recht ähnlich ist, lässt sich relativ leicht ein hoffentlich halbwegs aussagekräftiger vorher/nachher-Vergleich ziehen.

Zur Info: Beim jetzigen T handelt es sich um einen V6 TDI mit dem überarbeiteten 240 PS Motor und Automatikgetriebe. Technische Ausstattungen, welche die Fahrzeugeigenschaften, Aerodynamik und den Verbrauch/die Fahrleistungen an sich beeinflussen, führe ich hier kurz auf. Anderes lasse ich bewußt weg, denn die Farbe der Innenausstattung oder Komfortzubehör ist entweder irrelevant oder wird – in letzterem Fall – später in den einzelnen Punkten behandelt.

-Individual Designpaket, d.h. Front- und Heckschürze in anderem Design und zusätzlich Schwellerverkleidungen vorhanden.

-Bereifung: Continental 4 x 4 Sport Contact, 275/40R20 auf VW-Felge „Omanyt“

-„Henkel“ (immer montiert)

-Luftfederung (normal – kein Sportfahrwerk/Wankausgleich)

Motor/Verbrauch

Der überarbeitete Motor ist deutlich spritziger als die 225 PS Variante. Nicht nur subjektiv empfunden, sondern auch bequem mit der Stoppuhr nachzumessen. Brauchte mein vorheriges Fahrzeug noch knapp 10 Sekunden von 0 - 100 km/h (gemessen jeweils bei Tachoanzeige 105 km/h, das sollte dann ungefähr an echte 100 hinkommen), so schafft diese Übung der „Neue“ bereits jetzt mit Kilometerstand 1.600 recht locker in etwa 8,5 Sekunden. Warum dies so ist, an den offiziellen 15 PS mehr kann es ja nun rein rechnerisch alleine auf keinen Fall liegen, darüber wurde ja hinlänglich spekuliert. Ich weiß es leider auch nicht, aber der Unterschied ist in jeder Fahrsituation spürbar.

Grundlegend geändert hat sich auch das Motorengeräusch an sich. Insgesamt betrachtet leiser und auch etwas vibrationsärmer laufend, jedoch immer etwas knurrend, gibt es bei der neuen Variante einen bestimmten Teillastbereich in dem das Aggregat auch im betriebswarmen Zustand genau so vor sich hinnagelt, wie es der Pumpe/Düse V10 TDI auch teilweise macht. Dies war beim „Alten“ definitiv nicht der Fall. Einmal halbwegs auf Betriebstemperatur konnte man im Innenraum rein akustisch nicht mehr auf einen Diesel schließen. Ein kleiner Wehmutsstropfen, der jedoch in Anbetracht der besseren Fahrleistungen zu verschmerzen sein sollte.

Verbrauchstechnisch ahnte ich zunächst nichts Gutes! Laut VW soll der aktuelle Motor ja im Drittmix 0,8 l weniger verbrauchen, der Bordcomputer jedoch zeigt auch bei gemütlicher Fahrt nie Werte unter 9 l an, die beim Vorgänger doch öfters auf dem BC-Display standen, wenn ich mit 80 - 90 km/h auf Feierabendverkehrsgeplagter Bundesstrasse dahinrollen musste. Merkwürdigerweise scheint jedoch der Verbrauch bei Autobahnfahrten im Bereich von ca. 120 - 160 km/h kaum über 10 Litern zu liegen, was man vom 05'er Modell wahrlich nicht gerade behaupten konnte. Die Überraschung dann an der Tankstelle: Nach insgesamt 1556 km wurden insgesamt lediglich 162 l Dieselmotorkraftstoff verbraucht. Dies entspricht einem Schnitt von 10,41 l auf 100 km gegenüber 11,32 l gemitteltem Verbrauch beim Vorgängermodell. Für's erste nicht schlecht, ist der Motor ja zum einen noch nicht richtig eingelaufen und zum anderen war auch relativ viel Kurzstrecke und Autobahnbetrieb dabei. Der Bordcomputer scheint also nicht mehr so zu schummeln wie es vorher der Fall war. In meinem Fall stimmt er sogar exakt, denn unter Langstreckenverbrauch kann ich exakt 10,4 l /100 km ablesen. Hier kann man nicht meckern. Mit ausgeschalteter Klimaanlage und etwas zierlicherer Bereifung sollten bei vernünftiger Fahrweise, ohne jedoch zu schleichen, locker Werte um oder auch unter 10 l / 100 km realisierbar sein.

Fahrwerk

Bereits auf den ersten Metern wird klar, hier wurde tatsächlich nochmal ordentlich gefeilt. Die Seitenneigung in flott gefahrenen Kurven ist deutlich geringer, insgesamt wurde die Federung etwas straffer abgestimmt, jedoch ohne an Komfort zu verlieren. (Dämpfungsregler in Stellung „Auto“). Meine Befürchtung, die 20" Räder und die Reifen mit 40er Querschnitt würden zu

einem deutlichem Komfortverlust bei kleinen Strassenunebenheiten führen, hat sich interessanterweise nicht bewahrheitet. Das Schluckvermögen bei Querrillen, Gullideckeln usw. ist besser als mit den 19"ern und dem 45er Querschnitt beim Vorgängerfahrzeug. Auch ist das gelegentliche Poltern, vor allem an der Hinterachse, spürbar weniger geworden. Anscheinend wurden hier einige Verfeinerungen an der Radaufhängung, bzw. Dämpfungselementen vorgenommen.

Die Lenkung ist irgendwie „anders“. Schwer exakt zu beschreiben. Die ersten Tage musste ich ständig in Kurven leicht nachkorrigieren, denn nie passte der eingeschlagene Kurs 100%ig. Einzige Erklärung die mir hierzu einfällt: Die Lenkübersetzung, bzw. das Einlenkverhalten selbst hat sich geändert. Der Dicke lässt sich auch nicht mehr so träge in die Kurven zwingen, sondern zirkelt nun etwas sportlicher um die Ecken. Ein deutlicher Fortschritt in Bezug auf die Fahrdynamik.

Karosserie/Geräusche

Die nun grauenhaft schräg nach oben, und damit wenig platzsparend einklappenden Spiegel a la BMW haben auch ihr Gutes gegenüber ihren Vorgängern: Die Windgeräusche sind deutlich weniger geworden. Die Blinker- LED's sind allerdings nicht mehr für den rückwärtigen Verkehr erkennbar, ebensowenig wie für den Fahrer. Schade.

Merkwürdiges hat sich bei den Scheibenwischern getan. Die ursprünglich üppig dimensionierten und sehr solide ausgeführten Wischerarme sind ab der zweiten Hälfte der Gesamtlänge nun dünnen, flachen, eingepressten Blechteilen gewichen. Kaum zu glauben, daß dies die Lösung des ewigen „Scheibenwischer-Rubbelpblems“ sein soll. Jedoch, es scheint zu funktionieren. Weder das leidige „Überspritzen“ genau im Sichtfeld des Fahres, noch das nervige Rubbeln in Verbindung mit der ebenso schlechten Wischleistung trat bislang auf. Hoffentlich bleibt das so, auch wenn die Wischerblätter nicht mehr ganz nagelneu sind.

Neues gibt es auch in den Radlaufverkleidungen der vorderen Kotflügel. Statt der früheren glatten Plastikauskleidung finden nun rauhe, stoffartige Einsätze Verwendung. Dies dürfte sich VW von der aktuellen Mercedes M-Klasse abgeschaut haben. Der Sinn: Geräuschdämpfung der typischen Zischlaute auf nasser Fahrbahn. Jedenfalls, es funktioniert sehr gut, besagte Geräusche auf regennasser Fahrbahn sind deutlich leiser.

Insgesamt ist das Innengeräuschniveau spürbar niedriger, besonders wenn man äußere Einflüsse (den Verkehr um das Fahrzeug herum) in Betracht zieht. Ich denke, dies wurde durch Verbesserungen der Dichtungsebenen auch an den Türen erreicht. Sichtbares Beispiel ist ein teilweise in die A-Säule und den weiteren Verlauf der Dachkonstruktion gezogenes Aluprofil, welches längsgerippt ist und an dem die entsprechenden Dichtlippen der Türen anliegen. Damit scheint auch das gelegentliche leise Quietschen der Gummis bei Verwindungen auf unebenen

Strecken beseitigt.

An der Vorderkante des elektrischen Glas-Hub/Schiebedaches hielt ein Diffusor aus Netzstoff statt des bisherigen Kunststoff-Windabweisers Einzug. Die Verwirbelungen bei geöffnetem (zurückgefahrenem) Glasdach sind spürbar geringer, das Fahrzeugdach selbst wird weniger zu niederfrequenten und unangenehmen Schwingungen angeregt. Windgeräuschmäßig ist ebenfalls eine subjektive Verbesserung zu verzeichnen, das durch das Netz erzeugte Frequenzspektrum ist gleichmäßiger verteilt als bei der vorherigen Kunststoffklappe. Pfeif- und isolierte Frequenzen treten nicht mehr auf.

Automatikgetriebe

Das größte Plus zuallererst. Beim Bremsen in Verbindung mit Bergabfahrt schaltet das Getriebe nun - absolut nicht unintelligent - von selbst in eine niedrigere Fahrstufe um das Bremsen aktiv zu unterstützen. Dies geschieht durchaus wirksam, so schaltet der Automat beispielsweise bei etwa 65 km/h zurück bis in die dritte Fahrstufe, was eine deutliche Motorbremswirkung erzielt und die Betriebsbremse spürbar entlastet. Manuelles zurückschalten mit der Tiptronic wird damit praktisch überflüssig. Die niedrige Fahrstufe wird übrigens auch nach Lösen der Bremse beibehalten, bis das Gefälle wieder allmählich in die Gerade übergeht, oder auch der Fahrer wieder Gas gibt.

Allgemein reagiert das Getriebe nun spontaner, der richtige Gang wird in vielen Situationen sinnvoller und schneller gewählt. Kurz gesagt, die Automatik macht einen aufgeweckteren Eindruck, die frühere, teilweise Lethargie, z.B. beim Herausbeschleunigen aus Kurven ist praktisch völlig beseitigt.

Licht

Das Kurvenlicht mit zusätzlichem Abbiegelicht stellt natürlich prinzipbedingt eine Verbesserung dar. Nächtliche Fahrten auf kurvigen, unbeleuchteten Wald- und Nebenstrecken zeigen hier den Unterschied sehr deutlich. Allerdings wurde auch die Ausleuchtung des Abblendlichtes im Allgemeinen verbessert, was auch ohne Kurvenlicht schon Vorteile bringt. Waren bei den alten Scheinwerfern noch deutliche Leuchtdichteunterschiede, besonders im Nahbereich zu verzeichnen, so zeichnen die neuen Scheinwerfer einen deutlich homogeneren und angenehmeren Lichtkegel auf die Fahrbahn.

Viele werden es sicher wissen, der Vollständigkeit halber erwähne ich es jedoch, weil auch manche „Fachzeitschrift“ hier schon falsche Hoffnungen gemacht hat. Die Rückleuchten sind mit konventionellen Glühlampen bestückt, incl. der Bremsleuchten. Also leider nichts mit LED-Technik...

Interieur

Großartige Änderungen gab es hier nicht, eher kleine Detailänderungen. Am augenfälligsten noch beim Instrumententräger, welcher ein neues und größeres Farbdisplay mit gefälligerer Symbolik verpasst bekam.

Über das RNS510 braucht man eigentlich kein Wort zu verlieren. Endlich bekam der T ein zeitgemäßes Navigationssystem, welches zudem im Audiobetrieb noch MP3- und WMA-fähig ist. Das hochauflösende Display im 16:9 Format bietet ansprechende Schriftarten mit ausgezeichneter Ablesbarkeit und eine klare Kartendarstellung im Navigationsbetrieb. Die 3D-Ansicht ist sehr gut, ebenso die Möglichkeit den Bildschirm zu unterteilen um z.B. eine zusätzliche Kartendarstellung in einem anderem Maßstab einzublenden. Verblüfft hat mich etwas die gestochen scharfe und brillante Darstellung beim Abspielen eines DVD-Films. Naturgetreue Farben, keine sichtbaren Abstufungen bei Farbverläufen und Graustufen – das können billige LCD-Fernseher oft deutlich schlechter. Dazu ein erstaunlich authentischer und wuchtiger Sound mit einer sehr guten Räumlichkeit und auch Dynamik bereits mit dem Standard-Soundsystem. Im reinen Audiobetrieb (Radio, CD, MP3) sind dagegen keine Wunder zu erwarten. Gegenüber den Vorgängermodellen RNS2 CD und RNS2 DVD kann ich keine Verbesserung der Audioqualität insgesamt verzeichnen. Zwar klingen die Mitten etwas klarer durchzeichnet und analytischer, der Bassbereich hat jedoch, vor allem bei geringeren Lautstärken eher gelitten. Ein Patt also, was das reine Audiosystem betrifft. Erheblich besser geworden ist dagegen der Rundfunkempfang. Sender, die vorher am Standort gar nicht zu empfangen waren, können nun sowohl gefunden, als auch noch etliche Kilometer weiter vom Sender entfernt gehört werden.

Und last but not least: Die Komfortsitze haben nun einen wesentlich besseren Seitenhalt, obwohl rein optisch keine großartigen Unterschiede auszumachen sind.

Grüße
Robert

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 22. Juni 2008 um 20:03

Hallo Robert,

vielen Dank für Deinen ausführlichen Bericht. Ist sehr informativ ! Bedenken sollte man allerdings, dass ein großer Teil der Verbesserungen zu Deinem alten V6 TDI Bj 2005 auf das Facelift und nicht auf den neuen Motor zurückzuführen sind. Der 225 PS Motor im GP hat schon

wesentlich bessere Beschleunigungswerte, als das Vor-GP-Modell mit 225 PS(durch bessere Aerodynamik Spoiler/Spiegel, Absenkung der Luftfederung usw.). Darüber hinaus dürfte die geringere Seitenneigung Deines neuen T eindeutig auf die verbesserte Luftfederung des Facelift kausal in Zusammenhang stehen. Die verbesserte Schaltcharakteristik der Automatik ist bei allen GP zu spüren. Vielleicht findet sich auch noch ein User, der ein Facelift 225 PS gegen ein 240 PS V6 TDI getauscht hat und beide eine längere Zeit (nicht nur einmal den und dann den Motor gefahren) gefahren ist.

Beitrag von „Volleybaer“ vom 22. Juni 2008 um 20:04

das ist eine richtig gute brauchbare Zusammenstellung / Gegenüberstellung
Respekt und Dank dafür, liest sich richtig gut👍👍👍👍

Beitrag von „juma“ vom 22. Juni 2008 um 20:25

Servus,

[Zitat von Volleybaer](#)

das ist eine richtig gute brauchbare Zusammenstellung / Gegenüberstellung
Respekt und Dank dafür, liest sich richtig gut👍👍👍👍

dem kann ich mich nur anschließen👍 ...vielen Dank!👍

Beitrag von „coala“ vom 22. Juni 2008 um 21:08

[Zitat von Ex-Audifahrer](#)

Hallo Robert,

vielen Dank für Deinen ausführlichen Bericht. Ist sehr informativ ! Bedenken sollte man allerdings, dass ein großer Teil der Verbesserungen zu Deinem alten V6 TDI Bj 2005 auf das Facelift und nicht auf den neuen Motor zurückzuführen sind. Der 225 PS Motor im GP hat schon wesentlich bessere Beschleunigungswerte, als das Vor-GP-Modell mit 225 PS(durch bessere Airdynamik Spoiler/Spiegel, Absenkung der Luftfederung usw.). Darüber hinaus dürfte die geringere Seitenneigung Deines neuen T eindeutig auf die verbesserte Luftfederung des Facelift kausal in Zusammenhang stehen. Die verbesserte Schaltcharakteristik der Automatik ist bei allen GP zu spüren. Vielleicht findet sich auch noch ein User, der ein Facelift 225 PS gegen ein 240 PS V6 TDI getauscht hat und beide eine längere Zeit (nicht nur einmal den und dann den Motor gefahren) gefahren ist.

Hallo Michael,

teilweise natürlich absolut richtig...! Ich hatte allerdings das (zweifelhafte) Vergnügen, die laufenden Modelländerungen sozusagen live mitzuerleben, da mein T "öfters" mal beim Freundlichen stand und ich als Leihwagen dann den jeweils aktuellen V6 TDI Vorfürer und - in Glücksfällen - auch mal einen V10 bekam. Zwischen GP und Facelift incl. dem 240 PS Motor ist in etwa der gleiche gefühlte Unterschied wie zwischen dem Ur-V6 TDI und dem GP zu verzeichnen, was die Fahrleistungen betrifft. Allerdings relativierte sich letzterer ziemlich, als ich Ende 2007 wieder einmal eine neue Software für das Motorsteuergerät aufgespielt bekam wg. Ruckeln bei Teillast um die 120 km/h. Der Durchzug ab etwa 140 km/h und die Fahrleistungen allgemein hatten sich mit diesem Update spürbar verbessert. Es wird halt laufend, auch während der normalen Produktion hier und da etwas geändert. So gab es auch schon mal zwischendurch eine neue Soft für die Automatik aufgespielt und zwar noch nach der 90D7. Servopumpe und Lenkgetriebe wurden auch schon ersetzt, mit wiederum anderen Lenkeigenschaften und und und...

Allerdings flossen u.a. beim Automatikgetriebe und dem Motor auch mechanische Änderungen ein, so daß z.B. die Mehrleistung oder die Bremslogik des Getriebes definitiv nicht softwaremäßig implementierbar ist. Andere Sachen dagegen, wie z.B. die neuen Spiegel, etliche "Entfeinerungen" usw. gab es richtigerweise auch schon beim GP, wobei ja angeblich vom GP zum Facelift nochmals um die 2000 Teile verändert worden sein sollen. (Wahrscheinlich wird da jede Schraube mitgezählt 😄).

Einen 100%igen, allgemein gültigen und für jeden passenden Vergleich wird es daher wohl nicht geben können. Was die Beschleunigung betrifft, sollten bei einem PKW im Vergleich zu

den anderen Fahrwiderständen und vor allem der Masse(!) aerodynamische Aspekte bis etwa 80 km/h praktisch völlig außen vor bleiben und im Bereich von 80 - 100 km/h nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen, insbesondere, wenn es sich um solche Feinheiten wie beim Touareg handelt, die selbst in der Endgeschwindigkeit nur sehr marginale Verbesserungen bringen. Eine Absenkung der Luftfederung findet weder beim ersten Modell noch beim aktuellen vor 140 km/h statt. Die Fahrzeughöhe wurde nicht geändert. Lediglich die R-Line/das Sportfahrwerk liegt im Modus "Auto" 20 mm tiefer. Das kann man aber auch in der Normalversion durch die Anwahl des Sportmodus erzwingen. Auf die Beschleunigung hat dies jedenfalls keinen Einfluß - die Werte im Auto- oder Comfortmodus sind mit denen im Sportmodus identisch und liegen im Bereich der Meßgenauigkeit. Daß das luftgefederte Modell geringfügig schneller läuft, als sein stahlgefedertes Pendant hat damit zu tun, daß der zu überwindende Luftwiderstand sehr stark bei höheren Geschwindigkeiten zunimmt.

Ich finde es jedenfalls schon etwas merkwürdig, wie es auf einmal gelingt, mit lediglich etwa 7% mehr deklariertes Leistung plötzlich deutlich bessere Beschleunigungswerte zu erreichen und dies kurioserweise bei fast 10% Minderverbrauch. Beim R5 scheint dies ja ähnlich zu sein was die Beschleunigung betrifft, allerdings habe ich hier persönlich noch keinen Vergleich ziehen können, ob dies auch in der Realität zutrifft, oder nur auf dem Papier - evt auf Grund geänderter Meßverfahren? - steht.

Netterweise wird der Porsche Cayenne in der 290 PS Standardmotorisierung, also mit schlappen 50 Pferdchen mehr, mit etwa gleichem Fahrzeuggewicht und absolut vergleichbarer Aerodynamik bei der Beschleunigung in der Tiptronic-Variante von 0 - 100 km/h mit 8,5 Sekunden spezifiziert, also exakt zwei Zehntel langsamer, wiederum aber mit 227 km/h Höchstgeschwindigkeit deutlich schneller als der Touareg, was gegen die Aerodynamik-These spricht. Ich denke nicht, daß Porsche hier tiefstapelt oder VW übertreibt, denn daß die Angaben in etwa stimmen konnte ich ja bereits selbst überprüfen.

Letztlich müsste man wohl selbst in der Entwicklungsabteilung sitzen, damit man im Bilde ist, was da jeweils im Einzelnen gedreht und geändert wurde. Insgesamt gesehen waren die Jungs aber offenbar schon recht bemüht, bekannte Probleme und Schwachstellen auszumerzen, denn viele durfte ich leidvoll selbst erfahren. An dieser Stelle gebührt wohl auch dem TSC ein Lob, daß offenbar entsprechende Reklamationen nicht grundsätzlich in die Ablage P geworfen werden, sondern tatsächlich aufgearbeitet und in zukünftigen Modellen berücksichtigt werden.

Schauen wir mal, was die Zukunft bringt und ob es vor der Einführung des komplett neuen Touareg II noch signifikante Änderungen/Verbesserungen für das jetzige Modell geben wird.

Grüße
Robert

Beitrag von „MKM1“ vom 24. Juni 2008 um 11:23

Hallo Robert,

Vielen dank fuer deinen gut zu lesenden Bericht. Ich bekommen meinen Dicken zwar erst noch freue mich aber jetzt noch mehr. Speziell nachdem du das ueberarbeitete Automatic Getriebe geschildert hast.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 24. Juni 2008 um 13:16

Hallo Robert,

vielen Dank für diesen wirklich interessanten Vergleich 😊👍

Grüße von Stephan 🐼

Beitrag von „sappie_hans“ vom 10. Juli 2008 um 22:10

Danke für den tollen Bericht. Ich fahre meinen neuen T seit 2 Wochen und kann den gesamten Bericht nur bestätigen! Einzig die Automatic ist etwas ungewohnt. Wenn man aus z.B. 80km/h bis zum Stand herunterbremst (normal, also mit leichtem Druck) stelle ich einen Gegendruck jeweils beim automatischen Herunterschalten fest. Am Ende, ab 20km/h, wird der Gegendruck mekrlich noch stärker. Dadurch ist ein gleichmäßiges Abbremsen etwas schwierig.

Hat das auch jemand von euch so festgestellt?

Viele Grüße
Hans

Beitrag von „coala“ vom 11. Juli 2008 um 01:37

Hallo Hans,

mit "Gegendruck" meinst du aber sicher nicht die Betätigungskraft des Bremspedals, sondern die unterschiedliche Bremsunterstützung durch zurückschalten der Automatik in Abhängigkeit der Verzögerung? Dies ist bei mir genau so und ich habe mich immer noch nicht ganz daran gewöhnt.

Die Schwierigkeit beim zielgenauen Heranbremsen dürfte sein, daß das zurückschalten mehr oder weniger unkalkulierbar in Abhängigkeit von der Stärke des Bremsvorganges erfolgt und die zusätzliche Motorbremswirkung die eigentliche persönliche "Berechnung" der notwendigen Pedalkraft praktisch zunichte macht. Eine stetige Anpassung des Bremsvorganges durch den Fahrer ist damit notwendig. Ähnlich ungewohnt ist das plötzliche wählen einer oder zweier höherer Fahrstufen nach Beendigung der Bremspedalbetätigung und eines Gefälles: Man muß etwas aufpassen, damit man dem vorausfahrendem Fahrzeug beim automatischen hochschalten nicht zu nahe kommt...

Ich fahre im Moment einen Leih-T V6 TDI mit Erstzulassung 12/07, dort ist die Motorbremsunterstützung (auf gerader, nicht abschüssiger Fahrbahn) weniger ausgeprägt und das Komfortempfinden dadurch besser. Das Fahrzeug schaltet insgesamt auch beim Beschleunigen weicher und geschmeidiger, die Wandlerüberbrückung wird dort sanfter geschlossen/gehandhabt. Ich denke mal, daß da unterschiedliche Software für die Getriebesteuerung verantwortlich dafür ist, wobei bei aktuellen Version anscheinend die Verbrauchsoptimierung im Vordergrund stehen dürfte und dafür wohl etwas Schaltkomfort geopfert wurde.

Grüße
Robert

Beitrag von „Olli911“ vom 11. Juli 2008 um 22:55

Hallo Robert, super Bericht. Hast Di viel Mühe gegeben. Eine Frage hätte ich noch:
Das neue Navi! Ist es nun endlich so eingestellt, dass das Radio leiser wird, wenn die NaviStimme spricht? Beim Audi hatte ich das immer. Nur bei VW scheint das ein super schweres Problem zu sein, genauso wie eine anständige Freisprecheinrichtung. Daist Mercedes klar besser.

Beitrag von „coala“ vom 11. Juli 2008 um 23:17

Hallo Olli911,

ja, ist es! Aber ich bin mir beinahe 100% sicher, daß das beim RNS-2 -CD und -DVD auch schon so war. Man kann ja während der Navigationsansage die Lautstärke beliebig einstellen und die Radio/CD-Wiedergabelautstärke wird für die Dauer der Navi-Ansagen automatisch reduziert.

Grüße
Robert