Mein persönlicher Offroadvergleich

Beitrag von „veah1122“ vom 24. März 2008 um 22:34

Hallo,

in den letzten Tagen habe ich mein persönliches Ausscheidungsrennen für die Sommertour nach Rumänien gemacht. Zur Auswahl stand der voll aufgerüstete Touareg (inkl. Unterfahr- und Schwellerschutz) und der Jeeo Wrangler Rubicon (aktuelles Modell).

Letztes Jahr bin ich die etwas leichtere Tour noch mit dem V10TDI gefahren und war begeistert. Allerdings habe ich die "Sonderprüfungen" nicht mitgemacht und das Auto zu schonen und war besonders fasziniert von dem Mercedes G mit riesigen MT-Reifen - da verlor jedes Geröll seinen Schrecken. Ein großer Nachteil des T. ist daher auch die Reifengröße. Das ist mit den 18" (beim V8 bzw. V10 geht es ja nicht kleiner) auch als AT einfach zu wenig Gummi.

Für solche Fälle hatte ich mir daher dann doch den oben erwähnten Jeep zugelegt. Allerdings geht es ja auch darum, mehrere 1000 km in relativ wenigen Tagen zurück zu legen und da kommt automatisch die große Stunde des T.: für Langstrecken gibt es z.Zt. für mich nichts besseres als meinen halbautomatischen T. (Abstandsradar, Spurwechselassi und Dynadio zum entspannten cruisen).

Letztes Jahr war der T. einfach optimal. Dieses Jahr ist die Situation aber anders: kaum unbegrenzte Autonbahn und spätestens ab Rumänien eher holprige Straßenbeläge.

Daher beinhaltete mein Testprogramm 2 Schwerpunkte: Klettern und Wald- und Feldwege in möglichst hohem Tempo. Dank des vielen Regens der letzten 2 Wochen waren die Testbedingungen sehr gut.

Zuerst habe ich mir daher eine Böschung ausgesucht, um endlich mal einen wirklichen Vergleich zu haben. Und der war doch überraschend deutlich. Zuerst bin ich die Strecke mit dem Rubi gefahren - ohne zu zögern die Böschung hoch und fertig. Die Verschränkung ist genial (Stabis ausgehängt) und dank 3 Sperren und der AT-Bereifung ging er mit Untersetzung mit Standgas die Böschung hoch. Kein Problem.

Besonders auf dem 1. Bild ist es gut zu sehen, wie steil es dort war - auf der anderen Straßenseite nämlich. Die Böschung dort war etwas niedriger als meine eigentliche Teststrecke.

Und nun der T. Er kippte gleich heftig zur Seite - es fehlt einfach an Verschränkung und dadurch das er auch etwas rutschte (dürfte an den Reifen gelegen haben - Winterreifen sind halt keine

ATs) war das Gefühl deutlich unsouveräner als mit dem Rubi. Außerdem brauchte er Schwung - der rubi nicht, denn der T. hatte nicht immer alle 4 Räder am Boden - der Rubi schon.

Auch auf den Bildern sieht man doch sehr deutlich: obwohl ich mit dem T. noch gar nicht richtig im Hang stehe, hat er schon deutlich mehr Schräglage als der Rubicon. Dieser Unetrschied ist im Gefühl, d.h. im Auto noch viel beeindruckender.

Aber o.k. das zeigt ja auch: der T. kann genug für den Normalbürger. Daher zu den Wald- und Feldwegen. Hier fiel dann die Entscheidung. Und auch hier sind es eher Randfaktoren die wichtig waren: mit dem Rubi war es mir einfach egal, ob Zweige gegen den Lack schlugen oder nicht ...

Aber: auch auf den Feldwegen bin ich lieber mit dem Rubi geheizt - der Touareg ist dafür ein wenig zu straff gedämpft und mir irgendwie auch zu schade zum verheizen. Wo ich dem T. nicht mehr als 50 km/h zumuten wollte bin ich mit dem Rubicon nicht nur locker 60 und mehr gefahren - es war auch weniger materialmordernd (gefühlt).
Schon letztes Jahr in den Alpen fiel doch deutlich auf: wenn die Strecke richtig ruppig wurde, sind die klassischen Geländewagen (Defender usw.) einfach viel schneller als ich gefahren - Rahmen und 2 Starachsen sind dann dem SUV einfach überlegen.

Fazit: überall wo ich hinwill, komme ich mit dem T. auch hin - da bin ich sicher. Aber bestimmte Dinge machen mit einem Spezialisten wie dem Rubi einfach mehr Spaß. Am liebsten würde ich die Sommertour mit beiden unternehmen - einen beseren Vergleich kann ich gewiß nicht bekommen. Am Ende werde ich mich aber entscheiden müssen und das wird dann das weiße Auto sein. Eine Zeit lang hatte ich mir mal überlegt, mir einen 2. "Gelände-T" zuzulegen: in weiß (wegen der Kratzer, mit dem V6TDI (wegen der dann möglichen 17") usw. Aber mit vollem Geländetrimm wäre der einfach zu teuer geworden.

Was dem Touareg im Gelände neben mehr Gummi auch o´der besser vor allem fehlt: Verschränkung. Und da könnte eigentlich nur so etwas wie beim Disco oder Range helfen: eine Luftfederung mit aktivem Ausgleich. Eine so künstlich nachgebildete Starachse würde den T. deutlich nach vorn bringen, denn die Böschungswinkel stimmen. Und wenn es dann auch noch gelänge, wie beim Range auch bei ausgefahreneer Luftfederung noch einen Federweg zu haben, dann wäre der Wagen nahe an meiner persönlichen Perfektion. Wenn der Touareg II so eine Luftfederung erhält, wird er wieder voll auf Offroad ausgelegt und gekauft. Sollte es bei der jetzigen Lösung der Luftfederung bleiben, würde ich wohl nur die Straßenversion, d.h. ohne Untersetzung usw. odern. Als Reisewagen ist der T. schon jetzt perfekt - ich genieße jede längere Fahrt. Als Geländewagen ist er ein guter Kompromiß. Der Jeep ist genau umgekehrt zu sehen: als Geländewagen unglaublich gut, als Straßenfahrzeug noch erstaunlich gut.

Ich hoffe, ich bin jetzt niemanden zu nahe getreten. Vielleicht macht VW ja ernst und baut mir meine Traumfederung in den T.II ein. Wenn ich das heute wüßte, könnte ich es kaum noch

erwarten, so ein Auto zu fahren....

Nachtrag: Ich werde in jedem Fall den T. mal in einem richtigen Offroadgelände bewegen. Mal sehen wie es dann steht.

Beitrag von „FrankS“ vom 25. März 2008 um 01:01

Prima Bericht, vielen Dank. Was die Offroad- Möglichkeiten abgeht, da spielt der Rubi ja schon in einer anderen Liga, er heißt ja nicht von ungefähr Rubicon, Wikipedia schreibt dazu „Der Rubicon (trail) gilt heutzutage als eine der schwierigsten Strecken der Welt, die man mit einem Fahrzeug bezwingen kann“
http://www.rubicontrail.com/photos.html

> Zitat von veah1122
>
> .... Am liebsten würde ich die Sommertour mit beiden unternehmen....

Der T kann den Rubi ja wohl problemlos auf einem Anhänger ziehen....

Gruß,

Frank

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. März 2008 um 13:32

Hallo veah1122,

vielen Dank für deinen tollen Bericht. Was hat der Dicke hier für Reifen drauf, ich vermute mal M+S . Für den V8 könntest du dir die General Tire Grabber AT gönnen, die sind recht grobstollig und funktionieren prima. Für meinen V6 TDI habe ich mir trotzdem mal die MT besorgt und bin schon gespannt, wie die sich bewähren .

Grüße von Stephan

Beitrag von „khclp“ vom 25. März 2008 um 14:22

Sehr schoener Bericht aber eine kleine Anmerkung sei erlaubt. Den einen mit AT Reifen testen und der Dicke bekommt "nur" die Winterreifen schade, denn so ist der doch tolle Vergleich etwas ins Wanken geraten. Ist aber nur meine Meinung und soll auf gar keinen Fall deinen Bericht negativ belasten.
Gruss Kurt

Beitrag von „veah1122“ vom 25. März 2008 um 14:37

Erst einmal vielen Dank für die eher positive Aufnahme des Vergleichs. Da war ich mir nicht ganz so sicher.
Zum Thema Reifen: ich ging ja wegen der Winterreifen auch davon aus, das der T. deswegen anfing zu rutschen. Bei "identischer" Bereifung wäre das sicher weggefallen. Die stärkere Neigung und das damit verbundene unsichere Gefühl liegt aber an der Verschränkung, d.h. es bleibt ein Unterschied: 4 Räder immer am Boden (und auch noch starr per Sperren miteinander verkoppelt) wie beim Rubicon sind auch bei vergleichbarer Bereifung nicht zu toppen.
Aber zuviel Perfektion macht ja dann auch keinen Spaß mehr, oder?

Obwohl - gerade weil der T. ansonsten nahe der Pefektion ist, ist er ja mein absoluter Favorit.

Das hat auch was mit "sich trauen" zu tun. Beim Riubicon habe ich viel weniger Hemmungen. D.h. das volle Potential des T. würde ich wahrscheinlich nie austesten, aus Angst das Auto zu beschädigen.

Beitrag von „dschlei“ vom 25. März 2008 um 15:00

> Zitat von FrankS

> Prima Bericht, vielen Dank. Was die Offroad- Möglichkeiten abgeht, da spielt der Rubi ja schon in einer anderen Liga, er heißt ja nicht von ungefähr Rubicon, Wikipedia schreibt dazu „Der Rubicon (trail) gilt heutzutage als eine der schwierigsten Strecken der Welt, die man mit einem Fahrzeug bezwingen kann“
> http://www.rubicontrail.com/photos.html
>
> Der T kann den Rubi ja wohl problemlos auf einem Anhänger ziehen….
>
> Gruß,
>
> Frank

Nachdem ich im letzten Herbst den V8 Touareg mit 265-60/R18 Goodyear Wrangler At's so richtig mal zum Offroaden nach Moab genommen habe, war ich absolut ueberrascht, was dieses Fahrzeug alles kann! Aber alles was der Dicke im gelande kann, kann der Rubicon noch viel besser, und daher trage ich mich mit dem Gedanken, eine alten Wrangler zu kaufen, den entsprechend umzubauen, und dann mit einem Anhaenger zu den verschedenen "Spielplaetzen" zu ziehen.

Interessanterweise habe ich im letzten Jahr um Moab keinen einzigen Landrover gesehen, aber ein paar andere touaregs. Koennte es daher sein, dass die Landis sich nicht so gut fuer Rock Crawling auf Slip Rock eignen?

Beitrag von „veah1122“ vom 25. März 2008 um 15:23

> Zitat von dschlei
>
> Nachdem ich im letzten Herbst den V8 Touareg mit 265-60/R18 Goodyear Wrangler At's so richtig mal zum Offroaden nach Moab genommen habe, war ich absolut ueberrascht, was dieses Fahrzeug alles kann! Aber alles was der Dicke im gelande kann, kann der Rubicon noch viel besser, und daher trage ich mich mit dem Gedanken, eine alten Wrangler zu kaufen, den entsprechend umzubauen, und dann mit einem Anhaenger zu den verschedenen "Spielplaetzen" zu ziehen.
>
> Interessanterweise habe ich im letzten Jahr um Moab keinen einzigen Landrover gesehen, aber ein paar andere touaregs. Koennte es daher sein, dass die Landis sich

> nicht so gut fuer Rock Crawling auf Slip Rock eignen?

Das ist eine gute Frage! Die Landis werden ja gerne für Saharatouren bzw. Nordafrika allgemein geordert. Und natürlich als echte Arbeitspferde. Rockcrawling ist definitiv eine Sache für umgebaute Wrangler u.ä. kurzbauende Autos. Der Touareg ist recht ausgewogen proportioniert - nicht zu lang, ganz gute Winkel (mit Luftfederung) das erhöht natürlich sein Einsatzprektrum.

Eigentlich bräuchte man mindestens 3 Geländewagen: ein Buschtaxi oder einen Defender für Fernreisen ohne vernünftiges Straßen- und Werkstattnetz. Einen Rubicon für den ultimativen Spaß im Gelände und einen Touareg für alles andere inklusive Standardgelände (z.B. wie bei mir die Fahrt zur Baustelle des Eigenheims).

Tja - da das aber ein recht teures Vergnügen ist, kommen Allrounder wie der Touareg und aus meiner Sicht auch gerade noch der aktuelle G durchaus zu ihren Ehren. Nur mein T. ist mir dafür etwas zu gut, sprich zu teuer. Manchmal ist weniger mehr oder so ähnlich.

Schade das es die Expeditionsausführung beim T. nicht mehr gibt.

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 15:48

> Zitat von veah1122
>
> ....Schade das es die Expeditionsausführung beim T. nicht mehr gibt....

Warum ist das schade?

UFS kann man an jeden Dicken dranbauen, gleiches gilt fuer die Warnwinch. Der Dachkorb ist auch durch andere Loesungen zu ersetzen.....?

Dann verzichtet man auf das Luftfahrwerk und verbaut das Hoeherlegungskit von Taubenreuther o.ä.

Casus Knacksus: das aussenliegende Ersatzrad.....?! Aber auch das gab/gibt es als

Sonderausstattung fuer alle anderen Ts.

Fuer all diese Modifikationen rief VW damals mehr als 10.000Euro auf - kein Wunder das dieses "Sondermodell" eingestellt wurde.

Beitrag von „veah1122“ vom 25. März 2008 um 16:13

Hmm, stimmt - an Taubenreuther hatte ich nicht gedacht. Dann kriegt man den Wagen wirklich noch zusammen. Werde ich gleich mal ausrechnen, was das dann kosten würde.

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 16:22

> Zitat von veah1122
>
> Werde ich gleich mal ausrechnen, was das dann kosten würde.

VW Individual UFS: ca. 4.500Euro
WarnWinch: ca. 2.000Euro
3M Schutfolie: ca. 1.000Euro
African Outback Dachtraeger: ca. 600Euro
5 MT-Reifen GY MTr: ca 550Euro
Hoeherlegung: ca. 1.500Euro

Sandschaufel und ein paar Klappstuehle dabei - FERTIG!

Bei Deiner Suche solltest Du Seikel / Taubenreuther und die anderen "usual suspects" mit einbeziehen.

Beitrag von „veah1122“ vom 25. März 2008 um 16:40

Richtig... vielleicht sollte ich aber auch den hier nehmen: http://www.autobild.de/mmg/mm_bilderg...ml?tab=0&page=4

Der ist deutlich günstiger.

Aber es gibt erstaunlich viele Anbieter von Höherlegungen. Ich melde mich für den Rest des Abends mal ab.

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 16:45

Dann muesstest Du aber um Pfuetzen einen Weg herum suchen - bei einer Wattiefe von 25cm.....!!!!

Geil der Offroad-Tiguan - hauptsache erstmal ne fette Auspuffanlage dranschrauben und so den Boeschugnswinkel kaputt machen, typisch Showcar, alles montieren - auch wenns keinen Sinn macht. Leider kann man den UFS nicht sehen?!

Beitrag von „dschlei“ vom 25. März 2008 um 17:14

> Zitat von EzioS
>
> VW Individual UFS: ca. 4.500Euro
> WarnWinch: ca. 2.000Euro
> 3M Schutfolie: ca. 1.000Euro
> African Outback Dachtraeger: ca. 600Euro

> 5 MT-Reifen GY MTr: ca 550Euro
> Hoeherlegung: ca. 1.500Euro
>
> Sandschaufel und ein paar Klappstuehle dabei - FERTIG!
>
> Bei Deiner Suche solltest Du Seikel / Taubenreuther und die anderen "usual suspects" mit einbeziehen.
>
> Alles anzeigen

Was mich eigentlich verwundert, sind die extrem hohen Kosten des Unterfahrschutzes bei VW. Da ich seit einigen Monaten auch gleucklicher Besitzer eines Subaru Outback bin (uebrigens mit fast der gleichen Farbe wie mein Dicker), hab ich mich auch da mal nacjh solchen Sachen umgesehen, und fand das ein sehr solider Unterfahrschutz (zweiteilig, Vorderwagen und hinteres Differential) fuer nur 350 Dollar zu haben ist, und bei allen Testberichten hervorragend bewertet wird!

Wird da bei VW und Co. nur Geld gescheffelt, ala, das Fahrzeug ist teuer, da kann der Unterfahrschutz auch etwas mehr kosten?

Beitrag von „Arndt“ vom 25. März 2008 um 17:21

> Zitat von dschlei
>
> Wird da bei VW und Co. nur Geld gescheffelt, ala, das Fahrzeug ist teuer, da kann der Unterfahrschutz auch etwas mehr kosten?

Der UFS von VW ist schon ein kompletter Schutz. Absolut komplett. Die anderen schützen meist nur Motor und Getriebe und sind auch im Bereich von 500 € zu haben. Aber sobald es an Schweller- und Tankschutz geht wird es sehr teuer.

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 17:37

> Zitat von Arndt
>
> ....Aber sobald es an Schweller- und Tankschutz geht wird es sehr teuer....

So ist es leider, vernuenftige Aftermarket-UFS gibt es durchaus fuer 500-600Euronen, das beinhaltet dann aber "nur" Motorschutz-, Getriebe und Differentialschutz.

Ferner darf man nicht vergessen, daß Aluminium mittlerweile schweineteuer geworden ist.

PS: 4.500Euro fuer den Individual UFS ist sogar noch niedrig kalkuliert, selbst im Konfigurator wird er mit 5.040Euro ausgewiesen.

Beitrag von „veah1122“ vom 25. März 2008 um 17:53

Den UFS kann ich ja von meinem V8 abschrauben...

In der Offroad 07/2005 gab es mal einen Vergleich von Höherlegungen für den T. Die Ausgabe habe ich mir mal nachbestellt - mal sehen was dabei rauskommt.

Beitrag von „Laminaeht“ vom 25. März 2008 um 18:01

Bei Mercedes kostet der technische Unterfahrschutz für den ML ab Werk nur 110€.
Bei dem Preis kann man den glatt mitbestellen.
Mal sehen ob der was taugt.
Übrigens soll er schon in Deutschalnd sein und in den nächsten Tagen zu uns kommen:D

Mit freundlichen Grüßen

Laminaeht

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 18:03

> Zitat von Laminaeht
>
> ....der technische Unterfahrschutz für den ML ab Werk nur 110€.....

Welches Material ist das denn dann? Wie weit schuetzt dieser?

Beitrag von „Laminaeht“ vom 25. März 2008 um 18:06

Ich erlaube mir mal Vossis ML-Forum zu **verlinken**

Ganz unten auf der Seite ist ein kleines Bildchen.
Das ist die einzige Quelle auf der ich mir ein Bild von dem UFS machen konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Laminaeht

Beitrag von „juma“ vom 25. März 2008 um 18:13

Servus,

> Zitat von Laminaeht
>
> [...]Ganz unten auf der Seite ist ein kleines Bildchen.[...]

naja. Das ist ja eher ein Auffahr-Schürzchen...wenn es dann noch aus Plastik ist, ist es genauso ein Schrott wie der Votex-Mist beim Dicken...nur für die Optik.

Aber selbst wenn er aus Metall sein sollte, hat er ja im eigentlichen Unterbodenbereich keine Wirkung...:(

Beitrag von „Laminaeht“ vom 25. März 2008 um 18:17

> Zitat von juma
>
> ...
> naja. Das ist ja eher ein Auffahr-Schürzchen...wenn es dann noch aus Plastik ist, ist es genauso ein Schrott wie der Votex-Mist beim Dicken...nur für die Optik.
>
> Aber selbst wenn er aus Metall sein sollte, hat er ja im eigentlichen Unterbodenbereich keine Wirkung...:(

Ich meine aber schon das große schwarze Blech und nicht diese grauen Plastikrippen.
Die sind standard.

Mit freundlichen Grüßen

Laminaeht

Beitrag von „EzioS“ vom 25. März 2008 um 18:21

> Zitat von juma
>
> ....Das ist ja eher ein Auffahr-Schürzchen...wenn es dann noch aus Plastik ist, ist es genauso ein Schrott wie der Votex-Mist beim Dicken...nur für die Optik.....

Uli,

ich glaube - ok es ist nur eine Vermutung - das der technische UFS eher ein Unterbodenschutz ist, denn hier wird ja vom Schutz der Automatik gesprochen und der Motorraum ist fast vollstaendig verkleidet. Vielleicht aus Stahlblech, aber dann wuerde er stark rosten, wie meiner. Bezweifle in diesem Fall, das der UFS dieses silberne Plastikding sein soll.

Wir warten einfach mal auf die Bilder von Laminaeht, so er denn welche macht.

Beitrag von „juma“ vom 25. März 2008 um 18:27

Servus,

> Zitat von Laminaeht
>
> Ich meine aber schon das große schwarze Blech und nicht diese grauen Plastikrippen.
> Die sind standard.

ach so...kenne mich ja bei diesem Typ nicht aus:o

...aber wer den Text nebendran liest, ist klar im Vorteil.
Denke auch, dass es Schutz unten ist. Glaube aber, dass es eher ein dünneres Blech sein wird, das im Extremfall nicht so viel ab kann. Gutes Material hat nunmal seinen Preis. Auch wenn ich persönlich den Preis für den Individual-Schutz auch zu hoch finde...:(

Beitrag von „Laminaeht“ vom 25. März 2008 um 18:28

> Zitat von EzioS
>
> Uli,
>
> ich glaube - ok es ist nur eine Vermutung - **das der technische UFS eher ein**

> **Unterbodenschutz ist,** denn hier wird ja vom Schutz der Automatik gesprochen und der Motorraum ist fast vollstaendig verkleidet...
>
> Wir warten einfach mal auf die Bilder von Laminaeht, so er denn welche macht.
>
> Alles anzeigen

Das trifft es wohl eher und man sollte für 110 Euro auch nicht so viel erwarten.
Wenn wir eine noch bessere Geländegängigkeit verlangt würden, hätten wir uns für das sehr teure Offroad-Pro-Technikpaket entschieden.

Und Bilder werde ích selbstverständlich machen auch vom nachträglich eingebauten Fahrtenschreiber und so weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Laminaeht

Beitrag von „Porto“ vom 25. März 2008 um 23:32

Wenn man wirklich viel und hart offroaden will, scheint mir der T nicht dauerhaft dafür geeignet, gerade auch deswegen, weil er so viel schafft. Ich habe MTs mit 5% mehr Durchmesser und Luftfederung, also ca. 33cm Bodenfreiheit und guten Gripp und sehr robuste Reifen, die auch Schlitzer im Gummi verkraften. Nur leidet der T doch reichlich. Dafür ist der T nicht gemacht.
Der Disco III ist im Gelände tatsächlich souveräner, das liegt sicher an der Fahrwerkstechnik.
Ein Rubikon ist als Offroader schon sehr leistungsfähig. Ob er auch dauerhaft zuverlässig ist, weiß ich nicht, habe ich aber Zweifel.
Daher wechsle ich auf Mercedes G. Größere Räder und Höherlegung sind auch kein Problem. Nur neu darf er nicht sein. Ich habe es satt, dass mir ständig das Auto leid tut.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 26. März 2008 um 00:18

Vollkommene Zustimmung Holger

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 00:30

Die Diskussion wird ja immer interessanter. Disco und Range fallen für mich aufgrund ihrer Unzuverlässigkeit und sehr hohen Werkstattkosten aus. In unserer "Offroad-Gruppe" haben wir eine recht interessante Mischung: Range, Disco, Landcruiser J10, Touareg und Jeep Rubicon
Dazu kommt noch ein kurzer G 420CDI. Der G ist sehr übersichtlich. Das fällt sofort auf.
Der erste richtige Vergleich findet aber erst im September statt - da wollen wir ein paar Tage nach Polen auf den Spuren der Dresden-Breslau wandeln.

Es ist sehr schwierig mit dem optimalen Kompromiss und die aktuelle Gesetztgebung läßt einen wirklich verzweifeln - die Nasenbärstoßstange beim Rubi ist zwar gut für die Fußgänger aber schlecht für das Auto...

Sollte der Rubi mich in Stich lassen, ist sein Nachfolger eine Landcruiser J7 in der Buschtaxiversion oder auch ein G oder doch ein Offroad-T. Zu beweisen, dass auch er das im Langstreckenmodus kann, würde mich schon reizen - aber dann sicher mit so wenig wie möglich an Schnickschnack). Schließlich kostet ein Zweitwagen auch ein Haufen Geld - da kann man auch so manchen Offroadschaden für beheben lassen.

Wer auch sehr interessant werden könnte ist der Iveco Mastiff (vormals Santana).

Ach so - einen habe ich noch vergessen. VW hat ja mal einen echten Geländewagen (Rahmen, Starachse hinten usw.) in Planung. Wennd er wirklich kommen sollte - wird es noch mal richtig spannend. Den soll es ja auch als Pickup analog des alten Taro geben. Allerdings habe ich davon lange nichts mehr gehört.

Beitrag von „EzioS“ vom 26. März 2008 um 09:32

> Zitat von veah1122
>
> ....Iveco Mastiff (vormals Santana)....

Das Ding heisst Massif und hat mit Hunden nichts zu tun...obwohl er auch "massiv" ist...

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 10:33

Ach deswegen finde ich den im I-Net auch nicht

Aber die Ähnlichkeiten sind doch verblüffend oder?

Beitrag von „EzioS“ vom 26. März 2008 um 10:41

> Zitat von veah1122
>
> ....Aber die Ähnlichkeiten sind doch verblüffend oder....

Absolut, wuerde auf Zwillinge tippen.

Iveco Website

Santana Website

Beitrag von „Sandokahn“ vom 26. März 2008 um 13:05

> Zitat von veah1122

> Die Diskussion wird ja immer interessanter. Disco und Range fallen für mich aufgrund ihrer Unzuverlässigkeit und sehr hohen Werkstattkosten aus.

Ähem ...
Da ich nun seit einem 3/4 Jahr Discovery fahre ,und davor 2 Touaregs hatte kann ich diesem Punkt nicht zustimmen ,mit meinem ersten T war ich nach 2 Wochen das erste mal in der Werkstatt und in de 10 Monaten wo ich ihn gefahren bin ca 12 - 14 mal , den 2 ten Touareg habe ich nach 5 Tagen das erste mal zur Nachuntersuchung gebracht und dann regelmäßig alle 3 -5 Wochen ,weil immer wieder irgendwas abgefallen oder ausgefallen war .

Beim Discovery mußte ich letztens in die Werkstatt ,weil mir der Sturm das 3te Bremslicht weggerissen hatten Reperaturkosten 0 ,desweiteren braucht der Disco auch keine goldlegierte Longlifebrühe für 28 Euro der Liter ,dem Disco reicht normales 5W30 für ca 11 Euro.:D
Und im Punkto Offroadcapabilitys und Komfort gibt es meiner Meinung nach in dieser Klasse nichts besseres ..

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 14:12

Hallo Sandokahn,

tja, der besagte Range steht jedenfalls ziemlich oft in der Werkstatt und den Touareg würde ich mittlerweile als ausgereift betrachten - meiner ist jedenfalls top bisher. Vielleicht verzerrt(e) das mein Urteil ein wenig .

Allerdings wenn wäre auch für mich der Disco interessanter. Die haben da ein herrlichen blauen Metalliclack...

Beim Disco wird oft die ungünstige Lage des Auspuffes kritisiert. Ist das wirklich so ein Problem? In Punkto Zubehör ist er jedenfakls ziemlich gut dran.

Hmm, am Ende schaffe ich mir einfach eine ganze Flotte an...

Beitrag von „dschlei“ vom 26. März 2008 um 14:37

Nach JD Powers ist die Qualitaet vom Landrover und Volkswagen aehnlich.
http://www.thecarconnection.com/Pricing/JD_Pow...html?pg=ratings

---

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 16:22

Mal schauen - in 2,5 Jahren kann ich dazu mehr sagen. 🙂

O.k. mein Wunschtouareg hätte ja ein dem Disco vergleichbares Fahrwerk. Aber fast alles andere sollte Touareg bleiben.

Eines muss hier auch noch erwähnt werden: auf der letztjährigen Alpentour ging es oft bergauf und bergab und das über Schotterpisten. Da hatte der T. einen wirklichen Vorteil, da er im Gegensatz zu mancehm echten Geländewagen (z.B. dem Rubicon) immer in Untersetzung fahren konnte, weil das Mitteldiff extra gesperrt werden muss bzw. in diesem Fall besser: kann.
Per Hand dann den 3. oder manchmal den 2. Gang eingelegt und der Motor hat alles erledigt, inklusive das Bremsen bergab.

Alle anderen standen ständig auf der Bremse während ich das den V10 erledigen ließ.

Mit dem Rubi hätte ich auf dem Geröll mit Untersetzung auch automatisch ein gesperrtes Mitteldiff gehabt und ob das wirklcih so gut gekommen wäre? Ohne Untersetzung hat er aber faktisch keine Motorbremse, mit eine gigantische.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 26. März 2008 um 19:37

Hallo,
zu Beginn dieses Thread werden die Fähigkeiten des Rubincon mit dem Touareg verglichen.
Es ist überhaupt nicht strittig, dass hier der Rubincon Vorteile im Gelände hat.
Immerhin ist es ein als Geländewagen konzeptioniertes Fahrzeug.
Stück für Stück kommen dann weitere Marken hinzu, von denen einzelne Merkmale hervorgehoben werden, die die "wahnsinnige" Überlegenheit gegenüber dem Touareg belegen oder deutlich auf die Nachteile dieses Autos hinweisen.

Der Touareg ist ein in diesem Jahrtausend völlig neu konzeptionietes Auto, das neben

hervorragenden Fahreigenschaften Onroad auch zu außergewöhnlichen Leistungen im Gelände fähig ist. Daher sollte man auch nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.
Seitdem das Auto auf dem Markt ist, konnte er etliche Preise gewinnen und hat bei vielen Vergleichstest hervorragend abgeschnitten.

Bisher bin ich mit dem Auto immer noch durch Dick und Dünn gekommen, was zwangsläufig nicht am Fahrer lag.

Einen Vergleich auf der Straße mit Landrover oder was weiß ich braucht das Auto jedenfalls nicht zu fürchten.

Ich stimme insofern Holger (Porto) völlig zu, dem es weh tut, wenn es dem Auto weh tut.
Ich verziehe immer noch schmerzhaft das Gesicht, wenn ich an das Quietschen der Dornenbüsche auf dem Etna denke.

Gruß

Hannes

.....der sein Auto im übrigen auch schon mal gewandelt hat.

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 22:31

Hallo,

das mit dem ausufern stimmt natürlich - aber von wahnsinniger Überlegenheit würde ich eigentlich eher nicht sprechen. Ich habe mir heute mal auf Youtube einige nette Videos angesehen. Bei einem wurde alle aktuellen Landrovermodelle (inkl. des Freelanders!) durch das gleiche Gelände gejagt. Und da kam dann der Schwachpunkt von Range und Co zum Vorschein: sie sind verdammt schwer und rutschen dann schnell weg. Auf DMAX bei D-Motor war das bei einem Vergleich zwischen einem VW Kübel (181) gegen einen Disco auch sehr schön zu sehen. Erstaunlich wie gut sich beim YouTube-Video der Freelander in dem schweren Gelände hielt - die Vollwert-Brummer konnten dem nicht wirklich wegfahren.

Letztlich haben alle in Frage kommenden Modelle ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Wenn mir das Material egal wäre, würde ich schon aus Trotz ausschließlich den Touareg nehmen - weil ihn viele nicht richtig ernst nehmen.

Mein Offroadhobby entwickelt sich ja erst. Am Ende dieses Jahres werde ich viel genauer wissen, was zu mir passt und was nicht.

Und um noch einmal zu der Alpentour 2007 zurück zu kommen: für 95 % der Strecke war ich heilfroh den Touareg zu haben. Bei 4% tat er mir leid und bei 1% habe ich nicht mitgemacht und ihm die Tortur erspart. Das aber weil er keinen UFS und vor allem Schwellerschutz hatte und auch defacto schon verkauft war. Geschafft hätte er die 1% Strecke auch (ein ML mit Offroadpaket hat das schließlich auch geschaft).

Bevor ich den 1. Touareg dann endlich geordert hatte, habe ich sowohl den RangeRover Sport als auch den Jeep Grand Cherokee im Auge. Den Jeep hatte ich dann sogar ein knappes Jahr. Den fand ich auch sehr gelungen. Der RRS war mir damals dann zu teuer.
Ich bin bei Autos ein wenig unstet, d.h. neige zu schneller Erüchterung und dem anschließendem Drang, nach was neuem. Das erste Auto, bei dem dieser Drang nicht existiert ist mein jetziger T. mit dem herrlichen V8. Alles andere sind reine Gedankenspiele. Wenn auch reizvoll. Wenn ich z.B. doch noch zum Fernreisenden mutieren, dann hat so ein Landcruiser J7 einen ganz anderen Stellenwert als z.Zt.

Aber letzlich komme ich aufgrund der Anmerkung von Hannes zu dem Schluss: ich muss den T. mal ernsthafter austesten. In diesem Sinne herzlichen Dank für die vielen Antworten - mir hat das sehr geholfen. Parallel habe ich nun meine Kartenausrüstung für Rumänien optimiert: erst gab es gar nichst, nun habe ich eine richtig gute Karte für das Garmin und die russischen Generalstabskarten - mal sehen was genauer ist

---

Beitrag von „veah1122“ vom 26. März 2008 um 22:36

Nachtrag

eine Frage habe ich dann doch noch: weiß jemand, wie die Daten für die Verschränkung bei der Stahlfederung gegenüber der Luftfederung aussehen? Und gibt es da eventuelle auch noch einen Unterschied zwischen der Sportluftfederung (die mit dem Wankausgleich) und der normalen Luftfederung existiert?

Beitrag von „dummytest“ vom 27. März 2008 um 00:07

das hier ist alles sehr interessant zu lesen.....

hier mal meine 2Cents dazu...

Unterfahrschutz: ich hatte noch nie einen und bin klargekommen
klar, ist der besser, aber mit etwas Vorsicht sollte man auch ohne klarkommen, oder möchte hier jemand sein Auto (egal welches) mit Schmackes auf eine Felskante prügeln ?
Ich habe das sogar "gemacht", ausser 37,50€ Plastik ist an sich nix kaputt gegangen... dafür schränken die (nur nach meiner persönlichen Geländebeobachtunge alle den Rampwinkel ein). Jedenfalls ist das Teil für mich verzichtbar, wenn ich laaaaangsam fahre, merkte ich immer rechtzeitig, wenn es nicht mehr weitergeht..

Luftfederung:
ist Klasse und erhöht die Bodenfreiheit im Gelände, aber.....
ich bin auch mit den Stahlfedern klargekommen und es ist nix passiert (auf dem Ätna in Begleitung von 6 weiteren luftgefederten Touaregs.....)
oK, ich habe 1 einziges Mal leicht aufgesetzt wo alle anderen ohne Kontakt durchgekommen sind, aber, auch da ist nix passiert.....

Fazit:
ihr könnt nach meiner Meinung eure Touaregs auch ohne Luft und Unterfahrschutz ins Gelände bringen, mit gesundem Menschenverstand geht es praktisch genauso gut wie mit diesen Anbauteilen und es passiert auch nicht mehr, ausser..... der Fahrer überfordert das Auto.....
Aber, das schafft ihr alle auch mit diesen Anbauteilen

Jedenfalls ist der Unterschied nur messtechnisch vorhanden, wenn ihr den Wagen über die Grenze bewegt, dann passiert eben was.. wenn ihr das vermeidet, dann nicht..

Und mal im Ernst, wer misst denn im Geländ wirklich die Bodenwelle vorher nach ????
Niemand, man probiert es eben gaaaaanz vorsichtig und merkt rechtzeitg, wenn es nicht geht....

Viel wichtiger ist Holgers (Porto) Aussage, dass der Wagen "leidet" wenn man ihn dauernd und sehr häufig durch die Landschaft scheucht, das hat aber nichts mit Ramp- oder Böschungswinkeln zu tun sondern mit permanten schwierigem Gelände....
Und dabei hilft auch keine Luftfederung oder Unterfahrschutz...

Beitrag von „veah1122“ vom 27. März 2008 um 08:52

> Zitat von dummytest
>
> Viel wichtiger ist Holgers (Porto) Aussage, dass der Wagen "leidet" wenn man ihn dauernd und sehr häufig durch die Landschaft scheucht, das hat aber nichts mit Ramp- oder Böschungswinkeln zu tun sondern mit permanten schwierigem Gelände....
> Und dabei hilft auch keine Luftfederung oder Unterfahrschutz...

Hallo,

genau da beginnt das Problem. Nur was ist zu viel für einen Touarag? Mein Programm für dieses Jahr ist ja bekannt: 10 Tage Rumänien (wenn es regnet ist es vor allem eine Schlammschlacht - fürchte ich - Felsen sind weniger das Problem) und dann die 4 Tage Polen Roadbooktour. Die aber durchaus schon von T. gefahren wurde. Aber auch da eher Schlamm: http://www.off-road-magazin.de/home/modules/m...oto.php?lid=447

Alles andere wären Tagesausflüge ins Gelände.

Na ja. Was mir gestern erst bewußt wurde: der Neigungswinkel des Dicken ist mit 35 Grad doch recht bescheiden. Beim Jeep-Offroad-Training sind wir mit allen gängigen Jeeps sicher die 36 Grad-Strecke gefahren. Nun ist es zwar so, das schon bei der 25 Grad-Strecke das Popometer anschlägt, aber das hat mich dann doch ertsaunt. Aus irgendeinem Grund war ich immer von 45 Grad (wie bei der Steigung) ausgegangen.

Beitrag von „Porto“ vom 27. März 2008 um 18:51

Besonders spaßig wird es, wenn man bei einer stark unebenen Steigung plötzlich wenden muss, weil es nicht weiter geht und der T wegen mangelnder Verschränkung dabei auf 2 Rädern hinundher wackelt. 😆

Beitrag von „veah1122“ vom 28. März 2008 um 23:15

Hallo,

ich habe mal so ein wenig rumgestöbert - Disco III-Forum. Da wird mehrfach davon gesprochen, das der T. mit aushängbaren Stabis auch sehr gut verschränkt. Hat da jemand konkrete Zahlen? Die Serie hat ja nur 160mm.

Interessant war, dass dort auch die Meinung vorherrschte: topp geländegängig (der Diso III) aber andauernden Geländeeinsatz besser eher nicht, da dafür zu empfindlich.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 28. März 2008 um 23:53

> Zitat von veah1122
>
> Hallo,
>
> ich habe mal so ein wenig rumgestöbert - Disco III-Forum. Da wird mehrfach davon gesprochen, das der T. mit aushängbaren Stabis auch sehr gut verschränkt. Hat da jemand konkrete Zahlen? Die Serie hat ja nur 160mm.
>
> Interessant war, dass dort auch die Meinung vorherrschte: topp geländegängig (der Diso III) aber andauernden Geländeeinsatz besser eher nicht, da dafür zu empfindlich.

Der Touareg mit aushängbaren Stabis macht wohl ca 5 cm mehr Verschränkung aber wohl nur im Offroad-Level im Extralevel ist er weiterhin bocksteif.
Der Disco macht im Rockcrawlmodus knappe 30 cm Verschränkung
Das sieht dann ungefähr so aus :[Blockierte Grafik: http://billioneuro-homepage.de/Horstwalde07/image/image57.jpg]
Beim Touareg sieht das dann so aus (wobei der dortige T keine solchen Stabis hat) :
[Blockierte Grafik: http://billioneuro-homepage.de/Treffen/image/image86.jpg]
Seien wir mal ehrlich wer treibt schon ein Auto welches jenseits der 50k€ kostet schon durchs Gelände ohne Rücksicht ,dafür ist wohl jedes Auto zu Schade.
Einen Vorteil hat der Discovery noch im Vergleich zum Touareg nämlich den integrated Bodyframe der die Verwindung der Karosserie vermindert.
Wie Hier schön zu sehen:
http://youtube.com/watch?v=c3LIWXCuUUc&feature=related

Beitrag von „Sittingbull“ vom 29. März 2008 um 09:27

Hallo zusammen,

bei genauem Hinsehen erkennt man aber, dass beide Fahrzeuge nicht an der identischen Stelle stehen und so ist der Vergleich nicht ganz objektiv. Trotzdem hat der Disco natürlich das geländegängigere Fahrwerk .

Grüße von Stephan

Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. März 2008 um 12:16

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo zusammen,
>
> bei genauem Hinsehen erkennt man aber, dass beide Fahrzeuge nicht an der identischen Stelle stehen und so ist der Vergleich nicht ganz objektiv. Trotzdem hat der Disco natürlich das geländegängigere Fahrwerk .
>
> Grüße von Stephan

Richtig der Touareg steht ungefähr 50 cm weiter hinten

Beitrag von „veah1122“ vom 29. März 2008 um 18:00

Sehr eindrucksvolle Bilder. Nun ja, Mit ausgehängten Stabis wäre der T. ja schon mal besser als der Jeep GC bzw. Commander und ich meine auch im Bereich der Landcruiser J10 bzw. J12. Schade - das würde ich gerne mal sehen.

O.k. der Disco gehört auf jeden Fall mal in das Testportfolio.

Beitrag von „darkdiver“ vom 30. März 2008 um 08:38

Und nicht vergessen mit dem DISCO dann aber auch mal schneller als 200 KM/H auf der Autobahn fahren. Sonst haut das mit dem Vergleich nicht hin. Denn der Touareg ist auch eine perfekte Reiselimousine

lg
Eric

Beitrag von „veah1122“ vom 30. März 2008 um 11:57

Ich traue es mich ja kaum zu sagen: wenn wäre der DISCO der Ersatz des Wrangler, aber nicht der für den Touareg. Mein V8 steht defintiv nicht zur Disposition

Die Alpentour war mit An- udn Abfahrt 4000 km lang. Das ist mit einem Rubicon doch deutlich anstrengender als mit einem weniger puristischem Auto wir Touareg, Disco oder Jeep Commander.

Anders gesagt: will ich den Extremsportler oder besser einen Allrounder? Meinen jetzigen Touareg will ich aber definitiv nicht verheizen, d.h. es sollte auch etwas "Billigeres" sein.

Der Rubicon ist für die Langstrecke weniger geeignet und auch sehr klein, sprich für die Expedition auch nur sehr bedingt geeignet.

Beitrag von „Bobu“ vom 30. März 2008 um 12:56

> Zitat von veah1122
>
> Ich traue es mich ja kaum zu sagen: wenn wäre der DISCO der Ersatz des Wrangler, aber nicht der für den Touareg. Mein V8 steht defintiv nicht zur Disposition
>
> Die Alpentour war mit An- udn Abfahrt 4000 km lang. Das ist mit einem Rubicon doch deutlich anstrengender als mit einem weniger puristischem Auto wir Touareg, Disco

> oder Jeep Commander.
>
> Anders gesagt: will ich den Extremsportler oder besser einen Allrounder? Meinen jetzigen Touareg will ich aber definitiv nicht verheizen, d.h. es sollte auch etwas "Billigeres" sein.
>
> Der Rubicon ist für die Langstrecke weniger geeignet und auch sehr klein, sprich für die Expedition auch nur sehr bedingt geeignet.
>
> Alles anzeigen

Wie Du weißt gehen bei mir die Gedanken ja gerade genau in die entgegensetzte Richtung: wenn schon Zweitwagen nur für Offroad dann auch was Extremes. Wenn ich meinen Touareg verkauft bekomme, werde ich mich auch mal in Richtung Rubicon umsehen.
Vielleicht sollten wir ja einfach unsere Autos tauschen. Und da wo ein DiscoIII langkommt, kommt mein Touareg auch lang.

Gruß

Boris

Beitrag von „veah1122“ vom 30. März 2008 um 13:45

Zum Glück hast du es ja nicht so eilig... Ich werde erst mal Rumänien abwarten - dann wird entweder neu gewürfelt oder auch nicht.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 30. März 2008 um 14:10

> Zitat von darkdiver
>
> Und nicht vergessen mit dem DISCO dann aber auch mal schneller als 200 KM/H auf der Autobahn fahren. Sonst haut das mit dem Vergleich nicht hin. Denn der Touareg ist auch eine perfekte Reiselimousine

> lg
> Eric

Das wird wohl nix werden der Disco regelt bei GPS-gemessenen 183,6 ab reicht aber auch weil wo kann man heutzutage noch schneller wie 130 fahren ...

Man kann natürlich den Speedlimiter wegmachen lassen dann läuft er auch über 200

Beitrag von „dummytest“ vom 30. März 2008 um 16:17

> Zitat von Sandokahn
>
> Richtig der Touareg steht ungefähr 50 cm weiter hinten

ist doch kein Wunder, der Touareg war ja auch vorne links ehrheblich mehr gewchtsbelastet durch den Fahrer (in klassischer Touareg-Norm), logisch, dass der dann ein anderes Beinchen heben musste :D:D

Beitrag von „Porto“ vom 30. März 2008 um 23:39

> Zitat von veah1122
>
> Ich traue es mich ja kaum zu sagen: wenn wäre der DISCO der Ersatz des Wrangler, aber nicht der für den Touareg. Mein V8 steht defintiv nicht zur Disposition
>
> Die Alpentour war mit An- udn Abfahrt 4000 km lang. Das ist mit einem Rubicon doch deutlich anstrengender als mit einem weniger puristischem Auto wir Touareg, Disco oder Jeep Commander.
>
> Anders gesagt: will ich den Extremsportler oder besser einen Allrounder? Meinen jetzigen Touareg will ich aber definitiv nicht verheizen, d.h. es sollte auch etwas "Billigeres" sein.
>
> Der Rubicon ist für die Langstrecke weniger geeignet und auch sehr klein, sprich für die

> Expedition auch nur sehr bedingt geeignet.
>
> Alles anzeigen

Ein gut erhaltener älterer Mercedes G scheint mir da sehr gut zu passen.
Bei uns wird der Wechsel wohl in die Richtung gehen. Der Wrangler ist uns im Vergleich zum T doch zu piffig.

Beitrag von „veah1122“ vom 31. März 2008 um 13:51

Gute Wahl. In der Langversion auch ganz sicher fernreisetauglich. Und sicher robuster als ein Disco (natürlich geht auch ein G kaputt - so war das nicht gemeint).
Interessant finde ich aber schon, dass dieses Thema offensichtlich nicht nuir mich bewegt.
O.k. vielleicht bringt daher VW auch die abgespeckte Variante des T. II raus. Mir persönlich würde die wahrscheinlich auch reichen und 300 kg weniger sind ein Wort. Schon der Wechsel vom V10 TDI auf den V8 FSI hat eine deutlich leichtere Vorderachse und damit verbundene höhere Agilität gebracht.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 31. März 2008 um 17:51

> Zitat von veah1122
>
> Gute Wahl. In der Langversion auch ganz sicher fernreisetauglich. Und sicher robuster als ein Disco (natürlich geht auch ein G kaputt - so war das nicht gemeint).
> **Interessant finde ich aber schon, dass dieses Thema offensichtlich nicht nuir mich bewegt.**
> O.k. vielleicht bringt daher VW auch die abgespeckte Variante des T. II raus. Mir persönlich würde die wahrscheinlich auch reichen und 300 kg weniger sind ein Wort. Schon der Wechsel vom V10 TDI auf den V8 FSI hat eine deutlich leichtere Vorderachse und damit verbundene höhere Agilität gebracht.

Das wundert mich eigentlich nicht, da mittlerweile aus dem recht gegensätzlichen Vergleich

von konzeptionell unterschiedlichen Fahrzeugen wie Wrangler und Touareg im Offroad-Vergleich, alle möglichen Fahrzeuge (je nach Neigung) -nicht nur im Offroad-Bereich- sondern sowohl Onroad, wie auch Offroad, einbezogen werden.

Für den ständigen Offroad-Bereich kommen m.E. auch nur Offroad-Fahrzeuge, wie z.B. der Defender oder Wrangler in betracht.

Daher macht es keinen Sinn, den Touareg hinsichtlich seiner "*ständigen*" Fähigkeiten mit Offroad-Spezialisten zu vergleichen.
Bei konzeptionell gleichwertigen Fahrzeugen hat der Dicke doch wohl -auch in Vergleichstests- bewiesen, dass er zu Spitzengruppe zu zählen ist.

Ich denke hier speziell an BMW X, Porsche Chayenne und Mercedes ML.

Gruß

Beitrag von „Sittingbull“ vom 31. März 2008 um 18:11

Hallo Hannes,

da hast du natürlich absolut recht. Aber es ist schon verlockend, den Allrounder mit einem Spezialisten zu vergleichen. Gerade der Dicke macht im Gelände als ebendieser doch eine gute Figur und da möchte man gerne die Grenzen mal ausloten, die allerdings der Spezialist immer toppen wird/muss .

Grüße von Stephan

Beitrag von „veah1122“ vom 31. März 2008 um 19:09

Genau. Von ca. 30-35 tkm im Jahr fahre ich die wenigsten offroad. Und davon wiederum die wenigsten Hardcore. Bis jetzt jedenfalls.

Und wenn es mehr Offroad-Touren werden, dann kommt automatisch die Frage, was wichtiger ist: extreme Offroadfähigkeit oder extreme Langlebigkeit verbunden mit annehmbaren Reisekomfort.

Der kurze Wrangler Rubicon ist daher wahrscheinlich noch nicht der Weisheit letzter Schluss.

Ich habe nun die alte Offroad-Ausgabe mit dem Vergleich Seikel-Fahrwerk und dem Touareg Expedition bekommen. Grundsätzlich scheint das Expedition-Fahrwerk besser im Gelände zu sein. Aber kurioserweise fohren die Wagen der Touareg Experience 360 Grad (Weltumrundung) mit dem Seikel-Fahrwerk.

Tja, ob man die aushängbaren Stabis nachrüsten kann? Die Individual GmbH soll ja angeblich auch spezielle Kundenwünsche erfüllen.

Machen wir es kurz. Hier meine persönlichen Vor und Nachteile des Touareg:

+ ausgezeichnete Motor- und Getriebeabstimmung
+ permananter Allrad auch mit Untersetzung ohne Sperren nutzbar
+ Mitteldiff und HA sperrbar (automatisch oder fest)
+ große Bodenfreiheit (Luftfederung)
+ ordentliche Winkel
+ sehr gutes Steigvermögen
+ einfache Bergabfahrt
+ excelente Onroadeigenschaften
+ mit UFS sehr gut geschützter Unterboden

- Verschränkung in der Serie schwach
- Übersichtlichkeit mäßig
- schwere Türen
- verhältnismäßig kleiner Kippwinkel
- keine VA-Sperre
- Reifengröße für Offroad beschränkt
- Dauerhaltbarkeit Gelände unklar
- eingeschränktes Zubehörangebot
- verhältnsimäßig kleiner Innenraum
- sehr teuer und empfindliches Blechkleid (z.B. Stoßfänger)

Die Hauptprobleme sind klar: Verschränkung, Haltbarkeit, geringe Übersicht in Verbindung mit der empfindlichen Außenhaut. Alles andere spricht für den Dicken, bzw. hat eine untergeordnete Relevanz. Ich denke, das ich die wesentlichen Dinge benannt habe.

Einen letzten Aspekt habe ich noch: ist der Touareg vielleicht einfach auch nur zu perfekt? Sprich gehört zum Gelände auch etwas urwüchsiges?

Beitrag von „veah1122“ vom 31. März 2008 um 19:44

Das Bild ist für Holger. Es ist ein 400er auch von der Alpentour mit dem die Besitzer schon halb Afrika (und zwar wirklich Afrika d.h. Pampa und nicht Wüste im Norden) durchquert haben. Das Bild ist eine Stelle, die ich dem T. erspart hatte - da hätte ich mich mit dem Touareg aus 2 Gründen nicht hingetraut: aus Angst um die Reifen und aus Angst einen Stein hochzuschleudern und damit dann unten was kaputt zu machen.

Daher hatte ich dann den V8 mit UFS und Schwellerschutz geordert. Außerdem passen die ATs beim V8 von der Traglast her. Beim V10 TDI waren die eigentlich falsch ausgelegt (blöde Werkstatt) wie mir der andere Touaregfahrer dort dann erklärte.

Schade - heute würde ich das gerne mal ausprobieren.

Beitrag von „veah1122“ vom 31. März 2008 um 19:52

Zum Ausgleich aber noch ein paar von meinem....

Je mehr ich mir die ansehe, um so eher glaube ich: warum in die Ferne schweifen - der Reiz des Touareg ist ja auch, das die meisten ihm so wenig zutrauen.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 31. März 2008 um 20:47

Hallo veah1122,

das kommt mir irgendwie bekannt vor, ist doch am Colle de Sommelier

Die ersten Expediton-Modelle hatten das Seikel-Fahrwerk, was dann leider aus Kostengründen später durch einen anderen Zulieferer ersetzt wurde. Und das war qualitativ ein deutlicher Rückschritt, gerade bei den Dämpfern .

Grüße von Stephan

Beitrag von „dschlei“ vom 1. April 2008 um 00:45

> Zitat von Sittingbull
>
> Hallo Hannes,
>
> da hast du natürlich absolut recht. Aber es ist schon verlockend, den Allrounder mit einem Spezialisten zu vergleichen. Gerade der Dicke macht im Gelände als ebendieser doch eine gute Figur und da möchte man gerne die Grenzen mal ausloten, die allerdings der Spezialist immer toppen wird/muss .
>
> Grüße von Stephan

Wie dummytest sicherlich bestaetigen kann, habe ich das ziemlich gut im letzten herbst versuchen koennen (obwohl mir einige Male der Hosenboden doch etwas Nass wurde), und da hat der Touareg gegen zwei Hummer H2 sehr gut seinen Stand behauptet. Mit anderen Worten, was ein H2 Hummer in seinen Grenzbereichen kann, kann ein Toaureg auch sehr leicht (und eventuell viel besser, wenn der Fahrer etwas mehr Mut gehabt haette!)

Beitrag von „veah1122“ vom 1. April 2008 um 08:52

Das kann man hier auch ganz gut betrachten. Erst der Hummer dann der Touareg:

http://www.youtube.com/watch?v=Dty5J1lsccM&feature=related

http://www..youtube.com/watch?v=oN4q1Uo4Yfo&feature=related

Beitrag von „TouaregAti“ vom 1. April 2008 um 09:00

Bitte den Link für den Touareg korrigieren: hier

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. April 2008 um 22:57

> Zitat von dschlei
>
> Wie dummytest sicherlich bestaetigen kann, habe ich das ziemlich gut im letzten herbst versuchen koennen (obwohl mir einige Male der Hosenboden doch etwas Nass wurde), und da hat der Touareg gegen zwei Hummer H2 sehr gut seinen Stand behauptet. Mit anderen Worten, was ein H2 Hummer in seinen Grenzbereichen kann, kann ein Toaureg auch sehr leicht (und eventuell viel besser, wenn der Fahrer etwas mehr Mut gehabt haette!)

.....ich bin zwar nicht Burkhard, dennoch:

So ist es!
.....und bitte keine Selbstzerfleischung, dass tut doch weh!:D

Gruß

Beitrag von „dummytest“ vom 2. April 2008 um 00:46

> Zitat von dschlei
>
> Wie dummytest sicherlich bestaetigen kann, habe ich das ziemlich gut im letzten herbst versuchen koennen (obwohl mir einige Male der Hosenboden doch etwas Nass wurde), und da hat der Touareg gegen zwei Hummer H2 sehr gut seinen Stand behauptet. Mit anderen Worten, was ein H2 Hummer in seinen Grenzbereichen kann, kann ein Toaureg auch sehr leicht (und eventuell viel besser, wenn der Fahrer etwas mehr Mut gehabt haette!)

hiermit "bestätigt".....
beim direkten Vergleich gab es keine "Gewinner", weil...
.
.
.

.
.
wir uns irgendwann nicht mehr getraut haben, sowohl mit dem H2 nicht als auch mit den Touareg....
Alles was gefahren wurde hat schon Nerven genug gekostet... (und Spaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaass..... gemacht.....)

und den Touareg würde ich im Gelände (jedenfalls da wo ich mit Dietmar war) vorziehen, alleine aufgrund des Gewichts.....

Beitrag von „Porto“ vom 5. April 2008 um 21:55

Hier ein paar kleine hunde Bilder vom Touareg mangels Verschränkung.

Beitrag von „veah1122“ vom 13. April 2008 um 23:32

Hallo Holger,

was sind denn das eigentlich für Reifen auf den Fotos? Die sehen spannend aus.

Nachdem ich heute mit den Sommerrädern auf der am Anfang gezeigten Teststrecke kläglich gescheitert bin, werde ich mal die ATs aufziehen lassen. Ich habe heute die Böschung auf der anderen Straßenseite versucht zu erklimmen. Was mit dem Jeep spielend gelang, wurde mit dem Dicken leider nichts. Trotz aller Sperren blieb er einfach mit durchdrehenden Rädern stehen. So wie mit dem Rubicon im Hang stehen bleiben und einfach weiterfahren, war natürlich gar nicht drin.

Nun will ich es aber wirklich wissen, d.h. die Chancengleichheit muss her. Allerdings sind meine ATs etwas schmaler als die vom Riubicon.

Ansonsten kann ich das wahre Potential des V8 mit den Sommerrädern endlich genießen. Es ist einfach nur einfach das beste Auto, was ich je besaß. Selbst jenseits der 200 eine derartig solide Straßenlage (da verschmerzt man die Einschränkungen im Gelände schon mal).

Beitrag von „Porto“ vom 13. April 2008 um 23:43

Das sind Cooper Discoverer STT (also MTs) in der Größe 245 70 R17, also ca. 5% höher als Serie. Die Reifen machen sich hier auf den Wegen mit dem losen scharfkantigen Schiefer sehr gut. Und im Matsch sowieso.

Beitrag von „veah1122“ vom 14. April 2008 um 20:04

Herzlichen Dank für die Info.

Nachdem ich mir heute die ATs am Rubicon mal genauer angesehen habe, ist mir klar geworden: der Test ist erst dann wirklich ein Test, wenn ich dem Dicken auch seine ATs gönne. In 14 Tagen ist es so weit. Da bin ich echt gespannt.

Beitrag von „Porto“ vom 14. April 2008 um 20:31

Übrigens: Boris (Bobu) hat auf seinem T die gleichen Reifen drauf und ist auch super zufrieden damit.

Wir haben hier in Portugal bei einem Treffen von Offroadern wieder gesehen, wie wichtig die Reifen sind. Wirkliche Offroadleistungen sind auch von einem guten Offroader nur mit den Anforderungen entsprechenden Reifen zu erwarten. Da nützen auch Sperren und Untersetzung wenig.

Beitrag von „veah1122“ vom 14. April 2008 um 21:22

Das sehe ich ein - Asche auf mein Haupt.

Eine meiner offenen Fragen war ja die Langstreckentauglichkeit des Dicken unter erschwerten Bedingungen. Da Afrika mich aber nicht (oder noch nciht) reizt, ist mein Versuchsgelände definitiv Europa und in ein paar Jahren mal Südamerika.

Für Europa gibt es im Ernstfall immer den ADAC (Rückholung). D.h. ein Hardcorecruiser ala Toyota LZJ78 brauche ich eher nicht.

Und dann habe ich gelesen, dass Koni neue Dämpfer für 4x4 rausbringt. Da soll es auch welche für den Dicken geben inkl. 50 mm Höherlegung für das Stahlfahrwerk. Das wäre die richtige Dimension, denn damit sollte sich auch die Verschränkung verbessern.

Beitrag von „veah1122“ vom 18. April 2008 um 13:51

Nach vielen Studien auch hier im Forum (z.B. zum Thema Reifen) habe ich das Projekt Ablösung des Jeep SRT8 durch ein langstreckenfähigen Geländewagen gestartet.

Zur Auswahl habe ich mir 3 Kandidaten ausgesucht:
Landrover Discovery HSE (darunter macht der Disco keinen Sinn)
Jeep Commander Overland (der braucht dann aber eine Höherlegung, Overland ist ein must have wegen des Allrades der nur bei diesem Modell alle Sperren hat))
und natürlich einen Touareg.

Bei dem bin ich mir in einigen Details noch nicht sicher: Stahl- oder Luftfahrwerk und MT oder AT als Standard. Als Reifengröße schwebt mir 245/70 R17 vor.....

Das NAVI kommt von Garmin. Der Lack wird durch ein Ganzkörperkondom geschützt (da sehe ich so ein mattes Schwarz vor mir...)

So würde er daher aussehen:
Touareg 3,0 l mit Dieselpartikelfilter 176 kW (240 PS) 6-Gang-Automatik mit Tiptronic
Außenlackierung Schwarz
Innenausstattung Sitzbezug: Sioux

Sonderausstattungen:
Geschwindigkeitsregelanlage
Klimaanlage "Climatronic"
Multifunktions-Lederlenkrad beheizbar
Luftfederung mit automatischer Niveauregelung und Höheneinstellung sowie elektronischer Dämpfungsregelung
Licht-und-Sicht-Paket
Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenfahrlicht
Lederausstattung "Cricket" mit Komfortsitzen vorn
Schwellerschutz, Silber eloxiert

Triebwerkunterschutz aus Aluminium für Motor, Getriebe, Tank und Differenzial
230-Volt-Steckdose im Gepäckraum
Dachreling und Dachprofilleisten schwarz
Differenzialsperre an der Hinterachse
Diebstahlwarnanlage mit Wegfahrsperre elektronisch, Innenraumüberwachung, Back-up-Horn und Abschleppschutz
Parkdistanzkontrolle - akustische und optische Warnsignale bei Hindernissen im Front- und Heckbereich
Soundsystem DYNAUDIO Volkswagen Individual
Nebelscheinwerfer
Reifenfülldruck-Kontrollsystem
Reserverad in Fahrbereifung, Leichtmetall, Befestigung außen am Heck, Entfall des Tire Mobility Set
Netztrennwand
Mobiltelefonvorbereitung "Premium" in der Mittelarmlehne vorn

Angefragt habe ich ihn schon.... Gleichzeitig habe ich den Händler gebeten, eine Möglichkeit zu prüfen, die entkoppelbaren Stabis des Vor-FL da einzubauen. Das wäre ein Traum...

So, mal schauen, wer das Rennen gewinnt.

Der Touareg hat einen nicht unerheblichen Vorteil: den praktischen permanenten Allradantrieb ohne Zwangssperrung des Mittel-Diffs bei eigelegter Untersetzung. Beim Jeep Commander wird z.B. mit der Untersetzung immer auch das Mitteldiff gesperrt....
D.h. der Jeep hat sicher in extremen Situationen den besseren Allrad, aber nicht unbedingt den sinnvolleren.

In diesem Sinne ein schönes Wochenende.

Beitrag von „Bobu“ vom 18. April 2008 um 19:54

Hallo,

mein Angebot unter https://www.touareg-freunde.de/forum/showthread.php?t=8985 kennst Du ja schon, trifft aber eigentlich Deine Anforderungen ganz gut.
Ansonsten habe ich noch einen Tipp zum Thema entkoppelbare Stabis:
Es gibt Anbieter, die trennen die Stabis auf und integrieren anschließend wieder eine mechanische Verriegelung. Vorteil: deutlich preiswerter als die elektrohydraulischen Stabis nachzurüsten (dürfte bei mindestens 3000 bis 4000€ liegen, bei dem hohen erforderlichen

Aufwand) und außerdem sehr simpel und robust. Nachteil: du musst zum entkoppeln unters Auto krabbeln und per Hand die Entriegelung betätigen und natürlich nach dem Offroadfahren auch wieder manuell verriegeln. Dabei muss/sollte das Auto dann natürlich möglichst grade stehen, sonst wird's schwierig.

Gruß

Boris

Beitrag von „Porto“ vom 18. April 2008 um 20:29

Hallo vaeh1112,

edit, da Unsinn.

edit

Beitrag von „Bobu“ vom 18. April 2008 um 21:42

> Zitat von Porto
>
> Und die 245/70R17 sind schon eingetragen, was gar nicht so einfach zu erreichen ist.

Bei mir ist noch zusätzlich 265/70R17 eingetragen. Hab ich jetzt gewonnen

Und wieso eigentlich Benziner vorziehen, er hatte doch Diesel geschrieben?

Gruß

Boris

Beitrag von „Porto“ vom 19. April 2008 um 01:10

Sorry, das hab ich überlesen, sah nur V6 und 240PS. Dein T Boris ist für den Offroadeinsatz ja ganz sicher besser ausgerüstet. Da würde ich sofort zugreifen.

Beitrag von „Laminaeht“ vom 19. April 2008 um 22:53

Auch ein sehr schöner Offroad"vergleich":D

http://de.youtube.com/watch?v=yOdihCJkaSI&NR=1

Beitrag von „veah1122“ vom 20. April 2008 um 17:44

> Zitat von Bobu
>
> Hallo,
>
> mein Angebot unter https://www.touareg-freunde.de/forum/showthread.php?t=8985 kennst Du ja schon, trifft aber eigentlich Deine Anforderungen ganz gut.
> Ansonsten habe ich noch einen Tipp zum Thema entkoppelbare Stabis:
> Es gibt Anbieter, die trennen die Stabis auf und integrieren anschließend wieder eine mechanische Verriegelung. Vorteil: deutlich preiswerter als die elektrohydraulischen Stabis nachzurüsten (dürfte bei mindestens 3000 bis 4000€ liegen, bei dem hohen erforderlichen Aufwand) und außerdem sehr simpel und robust. Nachteil: du musst zum entkoppeln unters Auto krabbeln und per Hand die Entriegelung betätigen und natürlich nach dem Offroadfahren auch wieder manuell verriegeln. Dabei muss/sollte das Auto dann natürlich möglichst grade stehen, sonst wird's schwierig.
>
> Gruß
>
> Boris
>
> Alles anzeigen

Vielen Dank für den Hinweis - hat sich denn der Zeitplan geändert?

In den nächsten 14 Tagen wird die Grundsatzentscheidung zum Hersteller fallen und dann die endgültige Bschaffung geplant werden....

Beitrag von „veah1122“ vom 20. April 2008 um 17:44

> Zitat von Laminaeht
>
> Auch ein sehr schöner Offroad"vergleich":D
>
> http://de.youtube.com/watch?v=yOdihCJkaSI&NR=1

Da finde ich den fast aufschlussreicher: http://de.youtube.com/watch?v=NyXQfMSj5xA&feature=related

---

Beitrag von „Bobu“ vom 20. April 2008 um 19:21

> Zitat von veah1122
>
> Vielen Dank für den Hinweis - hat sich denn der Zeitplan geändert?

Das kommt darauf an. Ich will auf jeden Fall im August mit eigenem Fahrzeug nach Island. D.h. entweder ich verkaufe meinen Touareg relativ bald und hab dann noch genügend Zeit ein Ersatzfahrzeug für Island zu organisieren oder ich geb ihn eben erst nach meiner Island-Reise im September ab.
Ich bin übrigens am nächsten Wochenende in Berlin. Das wäre evtl. 'ne Möglichkeit für Dich mal 'nen Blick auf mein Fahrzeug zu werfen.

Gruß

Boris

Beitrag von „veah1122“ vom 23. April 2008 um 23:38

> Zitat von Bobu
>
> Bei mir ist noch zusätzlich 265/70R17 eingetragen. Hab ich jetzt gewonnen
>
> Und wieso eigentlich Benziner vorziehen, er hatte doch Diesel geschrieben?
>
> Gruß
>
> Boris
>
> Alles anzeigen

Hallo Boris,

das fällt mir jetzt erst auf: diese Größe hats Du eingetragen bekommen? Das ist genau meine Wunschvorstellung und wenn das it dem Touareg geht, wäre das ja fantastisch. Wie geht so etwas, oder ist das geheim? In Amerika fahren ja einige mit solchen Größen.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 24. April 2008 um 12:44

> Zitat von veah1122
>
> Das ist genau meine Wunschvorstellung und wenn das it dem Touareg geht, wäre das ja fantastisch. Wie geht so etwas, oder ist das geheim?

Hallo zusammen,

das hängt immer vom Prüfer ab. Da empfiehlt sich auf die Dienste eines erfahrenen Lieferanten zurückzugreifen und gleich nach der Möglichkeit der Eintragung nachzufragen

Grüße von Stephan

Beitrag von „veah1122“ vom 24. April 2008 um 19:42

So, ich habe heute den Freundlichen beauftragt, die Sache mit den Reifen zu klären -wer, wenn nicht er...

Dazu dann aber doch noch eine Frage. Welche max. Größe kriegt man überhaupt in den Reserveradhalter am Heck?

Beitrag von „Sittingbull“ vom 24. April 2008 um 19:52

> Zitat von veah1122
>
> Dazu dann aber doch noch eine Frage. Welche max. Größe kriegt man überhaupt in den Reserveradhalter am Heck?

Hallo vaeh1122,

der Bobu hat sogar die Cooper in 245/70 R 17 im Reserveradhalter untergebracht, allerdings ohne Abdeckung.

Grüße von Stephan

Beitrag von „Bobu“ vom 24. April 2008 um 22:19

Ich war gerade zwei Tage beruflich bei Bentley, daher kann ich erst jetzt antworten. So ein Continental GT Speed mit 610 PS fährt sich übrigens auch nicht so schlecht.
Aber nun zum Touareg:

265/70R17 sind absolut grenzwärtig. BFG AT und Goodyear MT/R passen, allerdings mit sehr wenig Reserve. Beim Cooper STT dürfte es wahrscheinlich sehr sehr knapp werden, da der im Durchmesser noch etwas größer ist. Die Eintragung ist über meinen Reifenhändler in Frankfurt erfolgt.
Bei der externen Reserveradhalterung muss man etwas Aufwand betreiben, damit die größeren Räder passen. Ich habe mir einen Adapter basierend auf einer Distanzscheibe zur Spurverbreiterung bauen lassen. Damit sitzt der Reifen ein paar cm weiter außen und einige mm weiter oben und passt damit rein. Das gleiche sollte mit den 265/70R17 auch gehen, dann allerdings mit etwas anderen Maßen.
Falls Du dazu noch Fragen hast, einfach nochmal melden. Bis Montag bin ich jetzt allerdings erstmal unterwegs.

Gruß

Boris

Beitrag von „veah1122“ vom 24. April 2008 um 22:55

Zunächst vielen Dank. Auf die 265er werde ich dann wohl eher verzichten.... Bringt ja nix, wenn es dann knirscht.

Beitrag von „veah1122“ vom 25. April 2008 um 21:54

Abschluss (vorläufig

So, heute durfte der Dicke die Böschung mit seinen ATs versuchen. Obwohl es die letzten Tage etwas trockener war, blieb die Aufgabe natürlich anspruchsvoll, denn es ist schon ordentlich steil. Die Spuren vom letzten Versuch waren noch gut zu sehen. Da wo er nicht mehr weiterkam blanke Erde.

Heute lief es dann doch deutlich besser. Er fing zwar auch an durchzudrehen, aber eigentlich nur, um sich leicht einzugraben und dann hoch zu schieben. Hat sehr gut funktioniert, dem AT-Profil sei Dank.. Sogar anhalten und wieder losfahren war locker drin - kurzes angraben udn weiter ging es. Ein gutes Gefühl....

Der Rubicon war unter schlechteren Bedingungen (feuchterer Untergrund) zwar souveräner (nix Wheelspin), aber der Unterschied zu meinen Experimenten mit den Sommerreifen war doch frappierend. Test bestanden.

Davor habe ich heute nun die ausgiebige Pobefahrt mit dem Jeep Commander CRD gemacht. Und vom Charakter her passt der von den drei Kandidaten am Ende einfach am besten in mein Anforderungsprofil:

- sehr übersichtlich nach vorne (nach hinten ist der Touareg angenehmer)
- komfortables Fahrwerk (sehr feldwegtauglich) in der Dämpfung weicher als der T. und daher nicht so steif wirkend
- kräftiger Motor (da schlägt er, wie der Touareg natürlich auch, den Disco deutlich)
- gut ausbaufähig: mit 4"-Lift kann er 285/70 R17 fahren, dann hat er über 30 cm Luft nach unten (bis auf das Differential).
- deutlich preiswerter und mit 4 Jahres-Service auch planungssicher (Monatskosten 750 zu mind. 1000 € beim Touareg)
- unbeschreibliches Raumgefühl vorne - die steil stehende Frontscheibe ist ein echter Highlight, ich kann den Sitz noch höher als im Touareg einstellen und nach vorne hat man irgendwie kein einengendes Gefühl mehr

Und der letzte und wichtigste Grund zugunsten des Commander: ich habe schon einen fast perfekt auf den Geländeeinsatz vorbereiteten Touareg.... Der V8 hat UFS, Schwellerschutz und 5 ATs. Nur wegen der etwas weicheren Luftfederung, dem Diesel und dem Reserverad am Heck einen 2. T. zu kaufen wäre am Ende einfach albern. Wahrscheinlich hat das ohnehin schon so mancher gedacht... Im übrigen finanziert sich der Privatwagen fast von selbst, da ich den Dienstwagen dann nicht mehr so hoch versteuern muss. Meine effektiven monatlichen Aufwendungen sehen daher sehr moderat aus. Ganz verrückt bin ich also nicht. Und der scheinbar geringe Unterschied Commander-Touareg2 wird auf einmal viel deutlicher (dann sind es etwa 350 zu 600 € für das private Vergnügen)

Somit trete ich jetzt den Langzeitvergleich Touraeg gegen Jeep Commander an. Der erste Anlass wird das Jeep-Offroad-Training nächstes Wochenende in Ingolstadt sein. Zu dem fahre ich nämlich mit dem AT-bereiften Touareg.

Die Rumänientour werde ich mit dem Commander fahren. Dafür ist mir der T. dann irgendwie zu schade.

Ich hoffe, ich darf trotzdem mit meinem Dicken an einen der kommenden Events für die Touaregfreunde teilnehmen .

Viele Grüße von einem zufriedenen V8FSI-Fan.

Beitrag von „Porto“ vom 26. April 2008 um 13:05

> Zitat von veah1122
>
> Abschluss (vorläufig
>
> ...
>
> Somit trete ich jetzt den **Langzeitvergleich Touraeg gegen Jeep Commander** an. Der erste Anlass wird das Jeep-Offroad-Training nächstes Wochenende in Ingolstadt sein. Zu dem fahre ich nämlich mit dem AT-bereiften Touareg.
>
> Die Rumänientour werde ich mit dem Commander fahren. Dafür ist mir der T. dann irgendwie zu schade.
>
> ....
>
> Alles anzeigen

Wenn der Commander nach der Beanspruchung auf den eigenen Rädern zurückkommt.

Beitrag von „veah1122“ vom 26. April 2008 um 17:13

Wenn nicht, bleibt er da und ich kaufe mir einen Dacia Logan - ähnlich wie die kleinen Fiats in den Alpen kommt der bestimmt auch überall durch
Außerdem ist das 2. Fahrzeug ein Landcruiser J10...

Beitrag von „Porto“ vom 26. April 2008 um 17:32

Ich habe Luftfederung, das bedeutet bis zu 33cm Bodenfreiheit (gleiche Bereifung wie bei Boris). Wenn man keine Angst hat, dem schönen Touareg zu schaden, dann kann man damit sehr viel machen. Wie lange er das durchhält, ist eine andere Frage. Daher würde ich dir auch für eine härtere Dauerbelastung nicht den Commander empfehlen. Jeep gilt nicht gerade als

zuverlässig.
Da du das Offroadforum schon kennst, findest du dort auch jede Menge Fachleute, die dir ein angemessenes Fahrzeug empfehlen könnten.
Ich wäre für deinen anspruch wohl für einen Toyota Land Cruiser mit wenig Elektronik. Solche Versionen gibt es. Besonders der neue 200 mit V8 Diesel gefällt mir sehr.

Beitrag von „veah1122“ vom 26. April 2008 um 19:24

Den 200 habe ich mir in der Luxusversion mal angesehen: ein Wahnsinnstrimm. Da steht man davor und kriegt fast Angst. Aber im Grunde ist es richtig, d.h. für die in ein paar Jahren geplante Panamericana (von unten nach oben, aber nur in Südamerika) ist ein einfacher zu reparierendes Auto mit wenig Elektronik wohl sinnvoller. In Europa sollte der ADAC reichen .

Irgendwo habe ich gelesen, das der kommende Taro auch eine Geländewagenableger bekommen soll. Da das jetzt wieder mal Thema war, besteht da noch Hoffnung. Und da der auch in Südamerika produziert werden soll, wäre das wohl dann eine hochinteressante Alternative. Bis dahin muss der Jeep halten. Der Touareg läuft im Oktober 2010 aus dem Leasing aus.

Nachtrag: das scheint ja mit dem TaroII / Namib jetzt aktueller zu werden: http://en.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Robust_Pick_Up

oder: http://www.noticiasautomotivas.com.br/volkswagen-nam...cados-no-brasil

---

Beitrag von „Bobu“ vom 28. April 2008 um 20:22

> Zitat von veah1122
>
> Abschluss (vorläufig
>
> Somit trete ich jetzt den Langzeitvergleich Touraeg gegen Jeep Commander an. Der erste Anlass wird das Jeep-Offroad-Training nächstes Wochenende in Ingolstadt sein. Zu dem fahre ich nämlich mit dem AT-bereiften Touareg.

Da verpassen wir uns knapp. Ich habe mich für den Kurs am 17./18.5. in Ingolstadt angemeldet und werde dann (wie auch schon im letzten Jahr) mit meinem MT-bereiften Touareg zum Jeep-Training anrücken.
Ansonsten wünsche ich Dir dann noch viel Spaß mit Deinem Commander, mir wäre der Radstand im Gelände zu lang. Ich überlege zur Zeit, ob ich mir nicht einen (gebrauchten und billigen) Grand Cheerokee als Offroadfahrzeug zulegen soll.

Gruß

Boris

Beitrag von „veah1122“ vom 28. April 2008 um 21:03

Der Commander und der aktuelle GC WH haben den identischen Unterbau, d.h. auch den identischen Radstand. Allerdings ist der hintere Überhang des C. etwas länger und damit der Rampenwinkel schlechter.

Aber Du hast sicher einen WJ im Auge?

Nun hierzu kann ich nur auf meinen Erlebnisbericht von der Alpentour im letzten Jahr verweisen: ...Oben auf dem Gipfel konnte dann jeder der wollte, einen ordentlichen Steilhang aus Geröll bewältigen. Ich habe mich da nicht hoch getraut, da ich den Wagen bald gegen einen V8 tausche und ihn daher schonen wollte (so weit es ging).
Am besten ging den Steilhang ein Jeep Grand Cherokee (der Vorgänger des aktuellen Modells) hoch. Absolut souverän zog er ohne ein Radzucken bedächtig den Weg hoch. Der ML versuchte es als einziger der SUV</SPAN>-Klasse. Und mußte 2x ansetzen. Beim ersten Mal viel zu schnell, klappte es im 2. Anlauf. Wirklich souverän ging es aber nicht ab. Der L200 dagegen ging deutlich besser und auch der kleine Cherokee hatte kein wirkliches Problem. ....

Beitrag von „Bobu“ vom 28. April 2008 um 21:19

> Zitat von veah1122

>
>
> Der Commander und der aktuelle GC WH haben den identischen Unterbau, d.h. auch den identischen Radstand. Allerdings ist der hintere Überhang des C. etwas länger und damit der Rampenwinkel schlechter.
>
> Aber Du hast sicher einen WJ im Auge?

Mit dem identischen Radstand beim aktuellen Grand Cherokee und dem Commander hast Du recht, hätte ich nicht gedacht. Durch den längeren Überhang ändert sich dann allerdings nicht der Rampenwinkel sondern der Böschungswinkel
Ansonsten habe ich einen ZJ im Auge, ich wollte ja schließlich ein billiges Auto (gute gebrauchte 5.2 ZJ kriegt man für ca. 5000).

Gruß

Boris

Beitrag von „veah1122“ vom 28. April 2008 um 22:22

Mist, den falschen Winkel erwischt. Ich habe am Wochenende versucht, auszurechnen, wie sich die Winkel durch die Höherlegung um 2" verbessern. Ohne richtige Vermessung wird das aber nix.

Jedenfalls kann ich vor lauter Winkeln nun den Wald nicht mehr sehen.

Bei der Reifenfrage bin ich jetzt auf dem Stand:

Goodyear Wrangler ATR (da weiß ich, was ich kriege - schließlich die Touaregbereifung und bis 190 zugelassen)

oder Cooper STT bzw. etwas weniger Hardcore der ST....

Der ATR gräbt richtig gut - fast zu gut, wie ich jetzt weiß. Im Schlamm habe ich den aber noch nie gefahren. Auf Schotter in den Alpen hat er gut gehalten und das trotz zu niedrigen

Lastindex für den V10TDI damals.
Allerdings bin ich damals auch extrem vorsichtig gefahren und habe neidisch auf den mit dicken BF Goodrich MTs bestückten kurzen G geschielt.

Grüße Thomas

Über das Training in Ingolstadt können wir uns dann ja mmal an geeigneter Stelle austauschen.

Beitrag von „veah1122“ vom 11. Mai 2008 um 21:57

Last Update:

Die Gegenprobe mit dem Commander an meiner Testböschung ergab folgendes Verhalten: Rahmenbedingungen natürlich besser, da endgültig abgetrocknet. Dafür hatte der Commander nur die serienmäßigen Ganzjahresreifen drauf.

Schräge Anfahrt in die Steigung führte zu kurzem Schlupf (die Achssperren brauchen etwa eine viertel Raddrehung zur Aktivierung), danach langsame Auffahrt ohne durchdrehende Räder und ganz genau in der geplanten Spur (der Touareg hat sich egal mit welcher Bereifung zuerst immer in den Berg hineingedreht). Hmm, ob die Sperre der VA wirklich soviel ausmacht? Anders kann ich mir das jedenfalls nicht erklären. Vielleicht hätte ich es beim Touareg mal ohne HA-Sperre versuchen sollen.

Im Serienzustand würde ich die beiden Kandidaten etwa gleichauf setzen. Den besseren Antrieb hat ganz sicher der Jeep, der Touareg ist dafür flexibler, sowohl in der Höhe als auch bei der Wahl der Sperren. Untersetzung ohne eine Sperre kann nur er.
Dafür spricht die Federung des Jeep deutlich weicher an, was mir im Gelände besser gefällt, allerdings natürlich auch seine Tücken hat (ggf. zu tiefes Eintauchen der VA). In der Aufrüstung ist der Jeep vorne - UFS und Schwellerschutz sind deutlich preiswerter als von Individual (aber da gibt es natürlich auch für den T. Alternativen) und durch das 4"-Fahrwerk steigt die Verschränkung und er verträgt 285/70 R17. Mit der Bereifung hat er dann deutlich mehr als 30cm Luft nach unten.

Kurz und gut: ich glaube nicht, dass ich in der Praxis mit dem Touareg nicht genauso weit kommen würde, wie mit dem Jeep. Insgesamt halte ich das Jeep-Konzept aber für etwas ausbaufähiger. Für eine Alpentour würde ich mir die Variabilität des Touaregs beim Antrieb wünschen (ich entscheide über die Speren...). Die Federung würde ich dann aber lieber vom Jeep haben (Stahl erscheint mir einfach besser und die Seikel-Höherlegung beim T. soll ja eher straff sein, während die 4" beim Jeep weich ausfallen). Und für kritische Steigungen geht nichts

über den Allrad des Jeep mit seinen selbstsperrenden Achsen.

So, ich gebe zu, zwei Herzen schlagen in meiner Brust. Aber damit kann ich ganz gut leben. In diesem Sinne frohe Restpfingsten.

Beitrag von „Porto“ vom 11. Mai 2008 um 22:31

Hallo Thomas,

hast du den Jeep denn schon gekauft?
Wenn ja, zeig doch mal Bilder.

Beitrag von „veah1122“ vom 13. Mai 2008 um 08:44

Hallo Holger,

ja ich habe einen Ex-Vorführer als Limited gekauft und gleich mit UFS und Schwellerrohren beplanken lassen. Im Juni kriegt er dann das neue Fahrwerk und die Cooper STT 285/70 auf der Serienfelge (17").
Nachdem ich auf dem Jeep-Offroadtraining in Ingolstadt den 300er-G von einem der Instrukteure gesehen habe (wie alt habe ich vergessen - ich glaube 14 Jahre, über 400 tkm, erste Maschine, auch mit 4" Höherlegung), habe ich mich entschlossen auf die Lackfolien zu verzichten

Der sah aus wie aus dem Ei gepellt. Unglaublich mit dem ersten Lack und selbst im Radhaus penibel geputzt. Und er wird sehr wohl regelmäßig im Gelände (inklusive Afrika) benutzt. Am Sonntag war er dann nicht mehr so sauber....

Die Bilder kommen noch. Ich will aber auch hier nicht zu sehr fremd gehen. Am betsen ist wohl ich stelle den T. und den Jeep nebeneinander oder so...

Grüße Thomas

Beitrag von „Porto“ vom 13. Mai 2008 um 14:01

Klasse Rädergröße; das geht mit dem T nicht.

Zustandsbeschreibung von dem G habe ich mit Interesse gelesen, da das z. Z.mein Wunschauto ist, besonders der 300TD.

Beitrag von „veah1122“ vom 13. Mai 2008 um 20:19

Hallo Holger,

das kann ich gut verstehen . Von dem habe ich auch 2 oder 3 Bilder. Die will ich aber nicht allgemein veröffentlichen.

Jedenfalls sind die Dinger nicht ohne Grund gebraucht so teuer. Der 300er soll ja auch noch elektronikarm sein. Der G ist schon nahe am optimalen Kompromiss - nur einfach extrem teuer und nicht in jeder Motorisierung wirklich gut.

Beitrag von „veah1122“ vom 5. November 2008 um 09:19

Ich wollte mal ein kurzes Zwischenfazit ziehen.

Zunächst: mein Dicker läuft wie eine Biene und ist das beste Langstreckenauto, welches ich je hatte. Ich hatte auch mal das Vergnügen in einem Porsche Cayenne GTS mitzufahren - Hammer was die aus der gleichen Basis gezaubert haben. Aber: auf die Dauer wäre mir der zu streßig. Ich habe das Porschefeeling mal nachgebildet: Luftfederung auf Sport, Automatik ebenfalls und dann die A9 in Bayern.... Macht Spaß aber nach nichtmal einer Stunde hat es mir auch gereicht. D.h. als Kompromiss ist der Touareg doch deutlich ausgewogener, da ich ihn dann zurück auf normal bringen konnte.

Aber zum Thema Offroad:

Der Dicke hat für mich einen riesigen Vorteil gegenüber seinen Vergleichskandidaten aus dem Fuhrpark: der Motor. Ich verstehe jetzt, warum viele Hardcoreoffroader sich in ihre Kisten dickere Motoren einbauen. Wie der V8 sich in den Berg zieht, welche Lässigkeit er da ausstrahlt, ist unbeschreiblich. Ich finde es auch cool, wie detailliert ich die Offroadhilfen

einstellen kann. Und wie technisch solide das wirkt. Besonders gut ist die Anpassung des elektronisch Gaspedals in der Geländeuntersetzung gelungen.

Was ich daher zu gerne mal ausprobieren würde, wäre ein V8FSI mit dem Seikelfahrwerk und den dann theoretisch möglichen MTs in 265/60 R18. Gibt es leider nicht (nur ATs) aber so zum träumen.

Im Sand und für ralleyähnliche Geschichten wäre der T. dann wahrscheinlich top.

Die Luftfederung ist letztlich zu verschränkungsunwillig, um wirklich zu überzeugen. Besonders in extremen Gelände mit Geröll oder ähnlichen wird der Dicke dann einfach zu staksig.

In der Traktion bleibt es leider dabei: die fehlende Sperre der VA macht im Zweifel den Unterschied. Allerdings kann er sich im Vergleich zu ähnlich aufgebauten Autos (z.B. Landcruiser 100 oder 120) sehr gut behaupten. Meine beiden Jeeps (JK Rubicon und Commander) sind dort allen vorgenannten überlegen. DDie Landcruisergleichen das durch die sehr bewegliche Hinterachse zum Teil wieder aus. Und da schließt sich der Kreis: der Dicke kann nicht alles sperren und ist gleichzeitig etwas hüftsteif. Letzteres wäre bei Vollsperrung deutlich weniger problemtisch.
Aber: gerade der Rubicon hinterläßt bei mir sehr zwiespältige Gefühle: auf der einen Seite pure Begeisterung, wie der geht. Auf der anderen Seite: es ist oft schlicht zu einfach! Dann doch lieber ein Auto, dass sich noch richtig anstrengen muss und dem die meisten es auch nicht zutrauen.

Aufgrund seiner Ausgewogenheit ist der T. trotzdem die Nummer 1. Ich würde ihn heute aber wohl ganz anders bestellen: deutlich weniger Ausstattungsbalast, vielleicht den V6-Benziner um 17" fahren zu können, dann vielleicht auch die Stahlfederung mit anschließendem Seikelumbau und alternativ aber auf jeden Fall die normale Luftfederung und nicht die Sport wie jetzt.

Den Benziner würde ich dem Diesel im Gelände immer vorziehen. Die Charakteristik eines starkes Benziners lässt eine bessere Dosierbarkeit und vor allem ein spontaneres Ansprechen zu, wenn man mal plötzlich einen Ruck braucht. Meine Begeisterung für den V8 rührt auch aus dem Vergleich mit den beiden Dieseln in den Jeeps. Und die sind so schlecht nun wirklich nicht.

Tja, wenn der T. II wirklich abspeckt, bin ich mal sehr gespannt. Der jetzige Vertrag läuft im Oktober 2010 aus. Ein paar Monate kann ich locker überbrücken und dann schauen wir mal.

Grüße aus Potsdam, von einem der überlegt es jetzt mal mit MTs auf dem Dicken zu probieren