



# FIVE-KONZERT

Mit dem ersten Diesel in einem Porsche kämpft der Cayenne gegen die soziale Ächtung. Wie schlägt sich der neue Öl-Renner mit seinem Dreiliter-V6 im Vergleich zur etablierten deutschen SUV-Elite?



**W**er derzeit mit einem großen Geländewagen liebäugelt, sollte neben einer finanzkrisenresistenten Geldanlage vor allem eine Eigenschaft mitbringen: Charakterstärke. Schließlich dient der SUV als Öko-Feindbild Nummer eins, wobei „nicht mehr zeitgemäß“ häufig noch die netteste Einschätzung auf der nach oben offenen Ablehnungs-Skala bedeutet. Differenzierte Betrachtung? Fehlanzeige.

**XL-Allradler als pure Luxusgleiter mit hoher Sitzposition abzutun, wäre jedoch unfair.** Mit ihrer robusten Art wuchten sie schließlich bis zu 3,5 Tonnen schwere Anhänger und transportieren auch mal sieben Personen nebst Gepäck. Und an Stellen, wo große Kombis nur mehr hilflos mit zwei Rädern scharren, kraxeln sie dank Allradantrieb, Differenzialsperre oder Reduktionsgetriebe noch weiter.

Eins zeigt der Vergleich der versammelten deutschen SUV-Elite zudem: Mit einem durchzugskräftigen Diesel fährt es sich nicht nur sehr souverän, sondern auch erstaunlich sparsam. Verbräuche im Acht-Komma-Bereich bei zurückhaltender Fahrweise liegen schließlich nicht weit weg von vielen Familienlimousinen. Für die Trinkgewohnheiten zeichnet jedoch der Gasfuß des Fahrers weit stärker verantwortlich



**AUDI Q7** Trotz üppigen Gewichts und stattlicher Größe wedelt der Q7 geschmeidig durch die Pylonen



Edle Materialanmutung, aber zu viele Bedienelemente in der Mittelkonsole



Die Charakteristik des Luftfahrwerks lässt sich mehrstufig anpassen



Bequeme und ausreichend große Sportsitze mit viel Seitenhalt



**BMW X5** Neutrales und agiles Handling, aber raues Abrollen der serienmäßigen Runflat-Bereifung



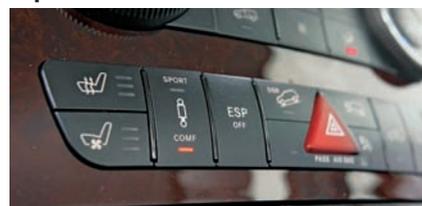
Die zweigeteilte Heckklappe erleichtert das Beladen; lauffruhiger Reihensechszylinder



**MERCEDES ML** Mit seiner indirekten Lenkung fühlt sich der ML auf Autobahnen wohler als beim Slalom



Bequeme Sitzbank und ausreichend Kopffreiheit im Mercedes-Fond



Luftfahrwerk mit Niveauregulierung und adaptive Dämpfer gegen Aufpreis



Durchschnittliches Kofferraumvolumen, aber niedrige Ladekante



Je nach Einsatzzweck lässt sich die Bodenfreiheit variieren

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

als in anderen Fahrzeugklassen, wie Maximalwerte um 15 Liter demonstrieren. Über zwei Tonnen Gewicht sorgen zusammen mit der großen Stirnfläche eben für viel Widerstand.

Nachdem Porsche lange nichts vom Diesel wissen wollte und mit seinen großen V8 viel Benzin und Akzeptanz verbrannt hat, gibt sich der Sportwagenhersteller jetzt geläutert. Obwohl die Stuttgarter mit der VW-Übernahme Zugriff auf das gesamte Motorenprogramm hatten, entschieden sie sich nicht für einen der ebenfalls vorhandenen Acht-, Zehn-, oder gar Zwölfzylinder, sondern wählten den knausrigeren Dreiliter-V6. Das springende Pferd im Porsche-Wappen mutiert jedoch nicht zum lahmen Klepper: Mit 550 Nm Drehmoment wird der Selbstzünder schließlich erst vom V8-Turbo überboten. Zudem überrascht das nahezu unverändert übernommene Aggregat mit besseren Manieren als in Q7 und Touareg. Spezielle Dämmmaterialien und eine überarbeitete Auspuffanlage gewöhnen dem Common Rail seinen ländlichen Dialekt ab.

Da sich die Ingenieure bei der Fahrwerksabstimmung an den Benzinern orientierten, fährt auch der Öl-Cayenne mit heckbetontem Allradantrieb ausgesprochen quirlig. So agil, dass das Hinterteil in schnellen Kehren schon mal ein Fall für sanfte ESP-Eingriffe wird. Porschetypisch auch die Bremsen: Obwohl sich hier keiner der fünf eine Blöbe gibt, erreicht der Cayenne sogar mit heißen Scheiben fast die Verzögerungswerte seiner zweisitzigen Brüder.

Selbst die präzise Lenkung mit dem besten Kompromiss aus Leichtgängigkeit für entspanntes Dahingleiten und sportlicher Rückmeldung verdient das Prädikat Extraklasse. Von der Federung würde man sich hingegen einen Tick weniger Auskunftsfreude über die Asphalt-Oberflächen wünschen. Vor allem unbeladen wirkt das optionale Luftfahrwerk steif wie ein Schwabe im Kölner Karneval. Im etwas knapp geschnittenen Innenraum stören zudem immer noch ein paar Hartplastik-Details den ansonsten guten Qualitätseindruck.

**An Solidität mangelt es auch dem BMW X5-Interieur nicht.** Wer sich in anderen BMW-Modellen jedoch schon an das neue iDrive-Bediensystem mit Direktwahltaasten gewöhnt hat, dürfte die umständliche Infotainment-Menüführung verdammen. Zudem bietet der X5 optional zwar eine dritte Sitzreihe, lässt sich als Einziger aber nicht per Reduktionsgetriebe oder einer auf alle vier Räder wirkenden Niveauregulierung zum Extrem-Kletterer aufrüsten. Doch

Fahrzeugtyp		Audi Q7 3.0 TDI Quattro	BMW X5 xDrive 30d	Mercedes ML 320 CDI 4-Matic	Porsche Cayenne Diesel	VW Touareg V6 3.0 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	Reihe/6	V/6	V/6	V/6
Hubraum	cm³	2967	2993	2987	2967	2967
Leistung	kW (PS) bei 1/min	176 (240) 4000	173 (235) 4000	165 (224) 3800	176 (240) 4000	176 (240) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	550 bei 2000	520 bei 2000	510 bei 1600	550 bei 2000	550 bei 2000
SchadstoffEinstufung		Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km	239	214	245	244	244
Leergewicht/Zuladung	kg	2379/611	2250/505	2285/545	2381/634	2375/570
Länge × Breite × Höhe	mm	5086 × 1983 × 1697	4854 × 1933 × 1739	4781 × 1911 × 1815	4798 × 1928 × 1699	4754 × 1928 × 1726
Radstand	mm	3002	2933	2915	2855	2855
Wendekreis links/rechts	m	12,0/12,0	12,5/12,5	11,9/11,9	12,1/12,3	11,0/11,2
Gepäckraum	L/VDA	775/2035	620/1750	551/2050	540/1770	555/1570
Anhängelast/gebr.	kg	750/3500	750/3500 <sup>5)</sup>	750/3500	750/3500	750/3500
Tankinhalt	L	100	85	95	100	100
Innenbreite vorn/hinten	mm	1575/1550	1565/1525	1530/1525	1565/1495	1565/1540
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1010/990	1020/970	1010/995	1050/990	1035/990
Normsitzraum	mm	750	715	750	705	710
Quadermaß L × B × H	klein mm groß mm	720 × 1020 × 615 1650 × 1020 × 615	530 × 995 × 735 1455 × 995 × 735	640 × 865 × 790 1525 × 865 × 790	435 × 870 × 785 1245 × 870 × 785	380 × 900 × 790 1340 × 900 × 790
Testwagenbereifung		255/55 R 18 Y Bridgestone Dueler H/P	255/50 R 19 V Continental Contact UHP	255/50 R 19 W Bridgestone Turanza ER30	255/55 R 18 V Michelin Latitude	255/55 R 18 Y Michelin Latitude Sport
Kraftübertragung		Allrad Sechsgangaut.	Allrad Sechsgangaut.	Allrad Siebengangaut.	Allrad Sechsgangaut.	Allrad Sechsgangaut.
Beschleunigung	s					
0 – 80 km/h		6,0	5,9	6,2	5,7	5,9
0 – 100 km/h		8,7	8,6	9,4	8,3	8,5
0 – 120 km/h		12,3	12,5	13,4	11,8	12,3
0 – 130 km/h		14,8	14,7	16,0	14,1	14,8
0 – 140 km/h		17,5	17,3	18,8	16,6	17,6
0 – 160 km/h		24,0	24,4	26,1	22,7	24,5
0 – 180 km/h		35,3	34,7	36,0	32,6	36,0
Höchstgeschw.	km/h	216	216	215	214	204
Bremsweg	m					
aus 100 km/h kalt leer		39	39	39	37	37
aus 100 km/h kalt beladen		39	39	39	38	38
aus 100 km/h warm beladen		38	39	39	37	39
aus 190 km/h kalt leer		99	101	97	98	97
µ-split-Bremsweg		110	118	103	102	105
Testverbrauch	L/100 km	12,9	12,4	12,0	13,3	13,2
min. (ams-Verbrauchsrunde)		8,9	8,2	8,5	8,2	8,4
maximal		15,1	14,8	14,6	15,0	15,2
Reichweite	km	775	685	792	752	758
ECE-Verbrauch	L/100 km					
Diesel		Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Stadt		11,3	10,2	11,9	11,6	11,6
über Land		7,8	6,9	7,8	7,9	7,9
gesamt		9,1	8,1	9,3	9,3	9,3
Innengeräusch	dB(A)					
bei 80 km/h		62	61	64	64	62
bei 100 km/h		66	63	65	65	65
bei 120 km/h		68	65	66	68	67
bei 130 km/h		69	66	67	69	68
bei 140 km/h		70	68	69	70	69
bei 160 km/h		72	71	72	72	72
bei 180 km/h		74	74	74	75	74
Fahrversuche leer/bel.	km/h					
Slalom 18 m		60,2/58,7	59,7/58,5	57,3/55,9	59,5/57,1	60,7/58,4
ISO-Wedeltest		129,0/126,9	128,2/126,1	124,1/123,0	128,6/126,9	124,5/123,8
VDA-Ausweichgasse						
Einfahrtgeschwindigkeit		67/66	72/68	68/67	68/67	69/68
Ausfahrtgeschwindigkeit		51/48	52/52	49/44	56/50	52/44
Festkosten	Euro					
Steuer		463,-/523,-	463,-/473,-	463,-/535,-	463,-/533,-	463,-/523,-
Haftpflicht		396,-	440,-	396,-	440,-	396,-
Teilkasko <sup>1)</sup>		266,-	429,-	212,-	564,-	266,-
Vollkasko <sup>2)</sup>		1200,-	1005,-	1005,-	1200,-	799,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	Euro					
bei 15 000 km/Jahr		94,-	284,-	267,-	305,-	284,-
bei 30 000 km/Jahr		493,-	456,-	445,-	488,-	473,-
Grundpreis	Euro	54 525,- <sup>4)</sup>	57 860,- <sup>4)</sup>	57 215,- <sup>4)</sup>	59 881,- <sup>4)</sup>	52 615,- <sup>4)</sup>
Einparkhilfe vorn und hinten		380,-	810,-	857,-	809,-	685,-
Lederausstattung		2310,-	2160,-	2844,-	2939,-	2430,-
Metallic-Lackierung		925,-	980,-	1012,-	1023,-	830,-
Navigationssystem		3065,-	3180,-	3046,-	3142,-	2020,-
Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht		1325,-	1490,-	1856,-	1559,-	1540,-

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust; <sup>4)</sup> inklusive optionalem Luft-/adaptivem Fahrwerk/Niveauregulierung; <sup>5)</sup> inkl. Lastenerhöhung (80 Euro im Grundpreis eingerechnet)



**PORSCHE CAYENNE**  
Äußerst agiles Fahrverhalten und sehr standfeste Bremsen



Regler für Allrad- und Fahrwerkeinstellungen, Automatik mit serienmäßigen Lenkradtasten

mit den elektronischen Bergabfahr- und Traktionshilfen kommen selbst Offroad-Neulinge erstaunlich weit.

**Dass er sich auf Asphalt noch wohler fühlt, zeigt er schon nach wenigen Metern.** Obwohl nicht einmal mit der breitesten Spur gesegnet, liegt er in Kurven wie ein Viererbob mit frisch geschliffenen Kanten. Seine direkte Lenkung wirft ihn zudem ums Eck, als wolle sie das Masse-Trägheitsgesetz widerlegen. Wie der Cayenne erkaufte er sich seine Agilität allerdings mit klobigem Abrollen, während es der Lenkung an Geradeauslauf-Gelassenheit fehlt. Dafür beruhigt der einzige Reihensechszylinder im Test mit Laufruhe und angenehm sonorer Stimme.

Mit der Ruhe ist es allerdings spätestens beim Entern von Parkhäusern und winkligen Innenstädten vorbei, denn

alle fünf Kandidaten sorgen mit ihrer Unübersichtlichkeit und weiten Wendekreisen für erhöhtes Adrenalin-Niveau. Den Q7 machen rund dreißig Extra-Zentimeter gegenüber der Konkurrenz nochmals sperriger, doch im Gegenzug stellt er Gepäck und Mensch (auf Wunsch mit dritter Sitzreihe oder Einzelsitzen für vier bis sechs Personen) am meisten Platz zur Verfügung. Zudem bietet sein Laderaum viele praktische Zusatzfächer, und bei Wahl der Luftfederung geht er per Knopfdruck in die Knie.

Umso erstaunlicher, wie leichtfüßig und kraftarm er sich trotz seiner Abmessungen selbst durch enge Kurven zirkeln lässt und Agilität mit Fahrkomfort verbindet: Schon unbeladen saugt sein Luftfahrwerk Unebenheiten auf, ohne beladen unterdämpft zu wirken.

Kritik verdient jedoch die mit Knöpfen überfrachtete Mittelkonsole, die für lange Blickabwendung sorgt, sowie die in die Jahre gekommene Bedienung. Dass man trotzdem gern hinter dem Audi-Steuer Platz nimmt, liegt an der durchgängig hochwertigen Materialauswahl sowie an fein klickenden Schaltern und Reglern.

Auch Mercedes hat sich die Kritik am Vorgänger zu Herzen genommen und dem aktuellen ML ein der Preisklasse angemessenes Interieur mitgegeben. Zudem verwöhnt der 320 CDI samt aufpreispflichtigem Airmatic-Paket mit dem geschmeidigsten Fahrwerk im Test, das vor allem kurze Stöße wirkungsvoll ausfiltert. Entspanntes Reisen fördern auch die etwas indirekt ausgelegte Lenkung sowie bequeme, aber seitenhaltarme Sitze.



**VW TOUAREG** Der große VW fährt zwar sicher, untersteuert aber stärker als seine Konkurrenten



Hochwertiges Interieur, aber mit zu vielen Tasten überladenes Lenkrad



Kopfstützen raus, Sitzfläche vor: fummelige Gepäckraumvergrößerung



Das große und farbige Zusatzdisplay informiert auch über die Fahrwerksmodi



Luftfederung mit variabler Dämpfer- und Höheneinstellung



**Im Cayenne ist der Diesel aus dem VW-Konzern besser gedämmt als in Q7 und Touareg**

Wird der ML gegen seine ausgeglichene Natur zum raschen Wedeln benötigt, überlässt er der dynamikverliebten bayerisch-schwäbischen Konkurrenz daher gern den Vortritt. Für seinen etwas gemüthlicheren Antritt revanchiert sich der Dreiliter dafür mit dem geringsten Testverbrauch.

**Auch der Touareg hält sich aus dem Agilitätsgerangel seiner Konkurrenten heraus.** Mit kopflastigem Untersteuern in schnellen Kurven und erhöhtem Platzbedarf fühlt er sich am ehesten nach schwerem Wagen an. Im Gegensatz zum ML setzt er jedoch beim Komfort keine Ausrufezeichen: Starke Karosseriebewegungen bei langen Wellen stören ebenso wie eine beladen durchschlagende Luftfederung, eine harte Sitzbank hinten oder die markanten Arbeitsgeräusche des Common Rail.

Dafür entschädigt sein durch zahlreiche Extras liebevoll geschmückter Innenraum mit umfangreicher Instrumentierung und pfiffigen Details wie dem großen Fach unter dem Kofferraumboden, praktischen Ablagen oder die für kleines Gepäck separat aufschwingende Heckscheibe.

Am letzten Platz des Touareg ändert jedoch auch sein etwas günstigerer Preis nichts mehr. Gleichwohl muss er sich in diesem prominenten Umfeld nicht als Verlierer fühlen, da er nirgends wirklich durchhängt und selbst der Punkteabstand zum Sieger Audi noch überschaubar ausfällt.

Unverständlich allerdings, warum sich Porsche so lang gegen den Selbstzünder gesträubt hat. Mit seiner dynamischen Auslegung zeigt der Cayenne trotz seines vierten Platzes klar, dass ein Sechszylinder-Diesel keinen Verzicht oder ökologisches Feigenblatt, sondern schlicht den idealen Antrieb für große Geländewagen darstellt.

Text: Dirk Gulde  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

## ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	BMW X5 xDrive 30d	Mercedes ML 320 CDI 4-Matic	Porsche Cayenne Diesel	VW Touareg V6 TDI
<b>► KAROSSERIE</b>					
Innenmaße (10)	10	9	9	8	9
Raumgefühl (10)	9	8	9	7	8
Kofferraum (15)	15	13	11	11	10
Zuladung (10)	8	5	6	8	6
Anhängelast (5)	5	5	5	5	5
Funktionalität (10)	8	8	9	7	8
Instrumente (10)	9	10	9	9	9
Rundumsicht (15)	5	5	6	5	5
Zusatzausstattung (5)	5	4	4	3	4
Qualitätsanmutung (10)	10	9	9	8	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>84</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>71</b>	<b>73</b>
<b>► SICHERHEIT</b>					
Passive Sicherheitsausstattung (15)	9	10	11	8	8
Aktive Sicherheit (15)	7	6	6	4	6
Licht (10)	8	9	8	8	8
Bedienbarkeit (15)	12	11	13	14	12
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	6	6	6	8	8
Bremsweg kalt beladen (") (5)	3	3	3	3	3
Bremsweg warm beladen (") (10)	7	6	6	8	6
Verzögerung aus 160 km/h (5)	4	4	4	4	4
Pedalgefühl (5)	5	5	5	5	5
µ-Split-Stabilität (5)	5	5	5	4	5
µ-Split-Bremsweg (5)	4	2	4	4	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>69</b>
<b>► FAHRKOMFORT</b>					
Federung leer (25)	21	19	22	18	19
Federung beladen (15)	14	12	13	13	11
Sitze vorn (20)	19	19	19	17	17
Sitze hinten (10)	9	8	8	8	6
Klimatisierung (10)	9	10	9	10	9
Innengeräusch-Messwerte* (10)	8	10	9	8	8
Geräuscheindruck (10)	8	8	9	8	8
<b>SUMME (100)</b>	<b>88</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>82</b>	<b>78</b>
<b>► ANTRIEB</b>					
Laufkultur (15)	10	12	11	11	10
Durchzugskraft (10)	8	9	8	9	8
Leistungsentfaltung (5)	4	5	4	5	4
Schaltung/Getriebeabstufung (25)	23	24	24	23	21
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	15	15	13	16	15
Testverbrauch (20)	8	9	10	7	7
Reichweite (5)	4	3	4	4	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>72</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>69</b>
<b>► FAHREIGENSCHAFTEN</b>					
Handling (10)	8	9	7	8	6
Lenkung (10)	8	8	7	9	7
Geländetauglichkeit (10)	8	7	8	8	9
Traktion/Wintertauglichkeit (5)	5	5	5	5	5
Geradeauslauf/Windempfl. (5)	4	3	4	4	4
Wendekreis (10)	1	0	1	0	3
Fahrsicherheit leer (25)	21	23	21	22	20
Fahrsicherheit beladen (15)	12	14	12	13	12
Fahrdynamik (10)	8	8	7	8	7
<b>SUMME (100)</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>72</b>	<b>77</b>	<b>73</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>389</b>	<b>383</b>	<b>383</b>	<b>375</b>	<b>362</b>
<b>► UMWELT</b>					
Minimalverbrauch (20)	6	7	7	7	7
Emissionsverhalten (15)	3	4	3	3	3
Leergewicht (10)	0	2	1	0	0
Stand- und Fahrgeräusch* (5)	4	4	4	5	4
<b>SUMME (50)</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>
<b>► KOSTEN</b>					
Grundpreis* (25)	23	21	21	22	25
Ausstattung* (10)	10	10	10	8	8
Aufpreisgestaltung (5)	2	2	1	1	3
Wiederverkaufschancen (10)	7	6	7	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	9	9	10	8	10
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	14	14	15	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	14	15	15	14	14
Garantie (10)	5	5	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>84</b>	<b>82</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>87</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>486</b>	<b>482</b>	<b>482</b>	<b>470</b>	<b>463</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

## FAZIT

**1. AUDI**  
Der hochwertig verarbeitete Q7 bietet nicht nur den meisten Platz, er weiß auch Komfort und Fahrdynamik am besten miteinander zu verbinden.

**2. BMW**  
Feinfühliges Federungskomfort ist nicht die Stärke des X5. Er begeistert lieber mit seiner Agilität und dem kultivierten, durchzugskräftigen Reihensechszylinder.

**2. MERCEDES**  
Der ML stellt den Gegenentwurf zum BMW dar: Weniger kurvenverliebt und nicht ganz so kräftig, dafür aber komfortabel, gelassen und zudem sparsam.

**4. PORSCHE**  
Auch mit dem VW-Motor bleibt der Cayenne ein echter Porsche: Handling, Lenkung und Bremsen top, bei Komfort und Raumgefühl jedoch nur Durchschnitt.

**5. VW**  
Echte Schwächen leistet sich der Touareg nicht, es fehlt ihm lediglich an einem klaren Profil. Zudem kommt er weder in Anschaffung noch Unterhalt deutlich günstiger.



Mehr Infos, Fotoshows, Videos und Diskussionen auf [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)



Neuwagen-Konfigurator: Stellen Sie unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de) Ihren Traumwagen zusammen