

# Getriebeschaden wegen Schraube im Reifen?

Beitrag von „coala“ vom 10. Juli 2007 um 10:35

Hoppla, das wird ja immer abenteuerlicher...

Probleme mit derart geringen Abrollumfängen und damit Drehzahldifferenzen halte ich für definitiv ausgeschlossen und mächtigen Humbug.

Was würde denn bitteschön die "Elektronik" machen, wenn ich hinten 300 kg zulade und den Luftdruck nicht (vielleicht auch noch durch Nachmessen des Reifendurchmessers mit einem stets dafür mitgeführtem Maßband 😊 ) häppchenweise angleiche, bis ich gaaaanz genau den gleichen Abrollumfang vorne und hinten habe. das Gleiche dann wieder, wenn ich 100 kg auslade, oder gar ein Getriebschädlicher, weil schwergewichtiger Beifahrer einsteigt....

Beispiel 2.) Ich starte von einem Rastplatz in einer langgezogenen Autobahnkurve. Eiert dann die Kiste auch bis 60km/h) wie wild, weil die Kurvenäußeren Räder ja von Anfang an und "ohne Reset" beim Händler einen längeren Weg zurücklegen müssen/sich schneller drehen?

Im übrigen hat das Original-Notrad von VW auch einen (recht deutlich!) geringeren Durchmesser. Damit kann man dann wahrscheinlich auch nicht fahren, will man nicht wild eiernd, sich nebenbei das Verteilergetriebe ruinierend und von der wild "regelnden" Elektronik aufs übelste bestraft zum Händler schleichen?

Nebenbei für die Theorie: Die Summe der Drehzahlabweichung (sprich zur Antriebs/Kardanwelle und damit zum Verteilergetriebe) aus linkem UND rechtem Rad (egal ob Vorder- oder Hinterachse) ist von der Abweichung/dem Übersetzungsverhältnis Eingangs zu Abtriebswellen her geringer - sprich exakt die Hälfte - wenn nur EIN Reifen abgefahren/kleiner ist als beide. Es wäre also für das Mitteldifferenzial sogar günstiger, nur einen abgefahrenen Reifen je Achse zu haben als zwei...

Ich würde mal sagen, wer hier tatsächlich (und das würde ich gerne mal live erleben...!) eiernd und hüpfend durch die Gegend gurkt, hat ein ganz anderes technisches Problem als nur abgefahrene Reifen auf einer Achse.

Grüße  
Robert