

Berganfahrhilfe?

Beitrag von „mike“ vom 8. September 2007 um 18:00

Zitat von FrankS

Spaß beiseite, du meinst wohl den BAA, den "BergAbfahrAssistenten". Laut der interaktiven Bedienungsanleitung funktioniert er so (siehe unten). Was mir allerdings nicht so ganz klar ist: Wie können die Räder an einer Achse unterschiedliche Drehzahlen haben (als Voraussetzung für den BAA) und der Untergrund muss genügend Grip haben und das Auto darf nicht rutschen (weitere Voraussetzungen). Irgendwie schließt sich das doch aus, oder?

Gruß, Frank

Ja... Das mit dem BAA ist so eine Sache 😄 . Bei einem "kleinen" Gefälle kann mal sowieso nicht unterscheiden, ob der BAA eingreift oder "nur" die Motorbremse in LOW und im ersten Gang dafür sorgt, dass man am unteren Ende des Hügels nicht ungespitzt in den Boden einschlägt.

Beim Ausflug nach Oschersleben im Rahmen des grossen TF Treffens gab es eine recht spektakuläre Abfahrt, bei der im oberen Bereich aufgrund von Matsch, Spurrinnen und Löchern in den Spuren der BAA bei vielen nicht angesprungen ist. Der Instruktor von VW hat dann einigen den Tipp gegeben, unter Einsatz der Bremse den ersten Teil des Hangs zu nehmen und dann erst auf Motorbremse und BAA "umzusteigen". Ich fand's allerdings nicht prickelnd, mehrere Dicke auf den ersten Metern mit blockierten Rädern den Hang runterrutschen zu sehen und hab mir dann eine andere Abfahrt gesucht.

Was die Theorie des BAA angeht: die Hauptarbeit macht in jedem Falle die Motorbremse im LOW Modus. Wenn es dann aufgrund unterschiedlicher Haftung zu Drehzahlunterschieden kommt, greif der BAA ein. Der bremst dann einzelne Räder (zusätzlich) ab. Das funktioniert natürlich nur, wenn noch soviel Grip da ist, dass das Rad tatsächlich verzögert und nicht gleich blockiert. Zielsetzung ist dabei (ähnlich wie bei ESP) vor allem die Richtungsstabilität - damit man bergab nicht von der eigenen Hinterachse überholt wird. Oder interpretiere ich das falsch?

Gruss,
Michael

.