

Touareg und nasse Wiese

Beitrag von „coala“ vom 21. Januar 2010 um 15:46

[Zitat von macko](#)

...Der VW Entwickler ist bei mir ja beim Jahrestreffen im Bösen Wolf mitgefahren und hat mir nur an ganz ganz wenigen Stellen die "manuelle" Sperre empfohlen...

Und Recht hat er! Solange das Fahrzeug überwiegend in Bewegung ist und es vor allem gilt, die ein- oder andere Richtungsänderung vorzunehmen, bringt das manuelle Sperren des Mitteldiff's - außer einem nachteilig vergrößerten Wendekreis - nicht allzu viel.

Beim Anfahren an extremen Steigungen (Achslastverlagerung) und beim leidigen diagonalen Gekippel durch die mäßige Achsverschränkung hat die manuelle Sperrung allerdings spürbare Vorteile, da hier wenigstens eine Verbindung permanent kraftschlüssig ist und es nicht erst auch hier zu Drehzahlunterschieden kommen muß, damit die Lamellenkupplung geschlossen wird.

Von längs zu quer...

Die durch Bremsengriffe simulierten Quersperren an VA und HA sind ja recht und schön, eine echte, mechanische Sperre kann das in bestimmten Situationen aber nicht ersetzen. Da haben es die stolzen Sonderausstattungsbesitzer mit der zusätzlichen Sperre an der HA schon deutlich besser. Solange die Fuhre rollt und man immer schön auf dem Gas bleibt (was in schwierigen Passagen durchaus Überwindung kosten kann...), geht das ja meist ganz passabel. In felsigem und/oder räumlich beengtem Terrain langsam und präzise zu manövrieren, wenn 2 Räder in der Luft hängen und Vortrieb erst ruckartig und relativ unkalkulierbar nach(!) Durchdrehen der traktionsarmen/freien Räder erzeugt wird, ist aber damit kaum möglich.

Diejenigen, die ernsthaft im gröberen Gelände spielen wollen, sind sicher mit der optionalen Sperre an der Hinterachse gut beraten. Hier hat immerhin ein Rad an der HA stets Traktion (bei griffigem Untergrund versteht sich...) und man kann millimetergenau Rangieren.

Auf Terrain mit wenig Griffigkeit wie Schlamm, nasse Wiese etc. ist der Unterschied dagegen marginal, da die Traktion der Räder achsweise ohnehin meist relativ ähnlich ist. Auch 3

gesperrte Differentiale (gut, gibts beim T eh nicht) führen da lediglich zu einer relativen Unlenkbarkeit des Fahrzeuges und weniger zum erhofften Vortrieb.

Grüße
Robert