

Umbau Touareg I zum Offroad / Fernreisefahrzeug

Beitrag von „Matthias“ vom 14. Februar 2011 um 16:50

So - nachdem ich noch etwas am forschen bin (und die ausgewählten Bilder etwas Zeit brauchen um hier im Zwischenspeicher anzukommen) - schon mal ein paar grundlegende Überlegungen zu welches Modell und welche Ausstattung. (zum Schnorchel komme ich etwas später (also in den nächsten Tagen...))

Der Touareg ist ja wirklich kein primitiv Fahrzeug, sondern aufwändig konstruiert und elektrisch vernetzt. Selbst in relativ schlicht ausgestatteten Varianten kommt man auf über 50 verschiedenen Schalter und Auswahlmöglichkeiten. Das Entscheidungsprinzip bei der Erstauswahl ist also, herauszufinden welche Variante das größte Risiko irgendwo kurz vor Timbuktu den Dorfschmied vor eine Unlösbare Aufgabe zu stellen minimiert.

Prinzipiell sind alle T auch für härtere und längere Touren geeignet - ich habe jedoch - nach vielen Offroad Erlebnissen und Erfahrungen mit dem Dicken ein paar deutliche Präferenzen. (rein aus der Nutzer Sicht - sicherlich kann man da auch andere Meinung sein).

1.Schaltgetriebe oder Automatik:

Automatik ist im Gelände deutlich komfortabler und macht das Fahren entspannter. Wenn wechselnde Fahrer mit dem Fahrzeug unterwegs sind ist es auch die verschleißärmere Variante. Ist der Dicke jedoch in guten und kundigen Händen halte ich die Schaltvariante für die eindeutig Geeigneterere.

Gründe:

1. weniger Komplexität und Vernetzung mit dem Motor - im Zweifelsfall ein K.O. Kriterium weniger
2. leichter zu reparieren - uns wurde schon mal bei einem T mit verschlissener Kupplung eine neue Kupplung in einer Hinterhofwerkstatt in Mali über Nacht eingebaut.
3. Der Automatik Schalthebel und die darunter verborgene Elektronik ist auf Dauer recht staubempfindlich - dies führt zu "verwirrtem" Schalten
4. Bei langer Fahrt im tiefen Sand überhitzt die Automatik
5. Schalter kann man anschleppen und über längere Strecken abschleppen ohne dass Schäden entstehen.

Damit reduziert sich auch die Motorauswahl auf zwei (drei) Motorisierungen:

R5: Bis auf den Turbo mit den verstellbaren Schaufeln eine echte "Fernreisemaschiene" - robust, sparsam und mit genug Kraft. Durch die Zahnräder statt eines Zahnriemens auch sehr betriebssicher. Schlechter Sprit macht dem Motor - nach unserer Erfahrung - ziemlich wenig aus. Am besten nimmt man ein Modell ohne Partikelfilter, da die Filter auf "Schwefelarmen" Eurodiesel angewiesen sind.

V6: Der frühe V6 ist sicher nicht der sparsamste Motor, jedoch in Kombination mit dem Schaltgetriebe grade noch sparsam genug. Dafür hat er keinen Turbolader und ist ein echtes "Oldstyle" Triebwerk mit moderater Kraftentfaltung aus ausreichend Hubraum.

V6 TDI: ist eigentlich keine Alternative, da er technisch deutlich anspruchsvoller ist als der R5 außerdem ist er nur mit DPF erhältlich, ein zusätzlich einschränkender Faktor für Reisen außerhalb Europas. (hier im Forum ist aber jemand, der z.B. ohne Probleme durch Südamerika gefahren ist - vielleicht sehe ich das also zu kritisch)

V8: nur mit Automatik, der Motor würde gehen, die Bremsanlage ist jedoch für echte 4x4 Reifen ungeeignet

V10TDI: auch hier ist die Bremse zu groß - sie könnte mit Buschmechanik Methoden dazu gebracht werden in 17 Zoll Felgen zu passen. Alternativ könnte auf die "kleine Bremse" umgebaut werden (teuer und der Tod jedes TÜV Prüfers...). Außerdem ist der V10 einfach zu schwer auf der Vorderachse.

V6FSI: nur mit Automatik, ich habe den Verdacht, dass der FSI bei schlechtem Sprit anfälliger sein könnte, in der Realität (im Hochland von Tibet) gab es da keine Probleme...

V8FSI: nur mit Automatik und das Problem der großen Bremse...

Soweit für heute - vielleicht kann mir jemand einen Tipp geben wie ich Bilder in den Text stellen kann - bin von mir aus zu unfähig...