

Umbau Touareg I zum Offroad / Fernreisefahrzeug

Beitrag von „Matthias“ vom 16. Februar 2011 um 12:55

AHHHHHHH - jetzt ist mir beim Hochladen der Bilder zum zweiten Mal der gesamte Text abhanden gekommen.

Naja - ist ja eigentlich wie immer, solange es läuft denkt keiner über das „was wäre wenn“ nach. Grade das Thema Fahrwerk ist für mich vor allem ein „was wäre wenn“ Thema. Bevor ich jedoch einsteige sein bemerkt, dass ich Fahrwerk vor Reifen mache um Stefan noch etwas hinzuhalten...@ Eric - um das Schnorchelthema in der von dir angesprochenen Richtung kümmere ich mich in einem toooooo secret Ultra Geheimproject unter dem Codenamen „Touareg Diving Experience“. Die ersten Prototypen werden grade im Schutz der Polarnacht unter dem arktischen Eis getestet.

So - weiter geht's: Selbstverständlich kann man mit einem serienmäßigen Touareg die Sahara durchqueren - ja, auch auf den härteren Strecken (Abb2.1).

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Das Fahrwerk macht das mal mit, es ist jedoch beim Off-Roaden das am stärksten beanspruchte „Bauteil“ - auf längeren Touren (oder durch „Hängenbleiben“) kann da schon mal was kaputt gehen. Aluminium ist Stahl beim Fahrwerk beim Einsatz auf der Strasse überlegen - gerinere gefederte Massen sorgen für mehr Fahrkomfort und bessere Strassenlage. Für lange Off-Road Touren sind Komponenten aus Blech und Stahl erste Wahl. Bitte schaut euch die nächsten Bilder von Reparaturen unterwegs an. Das das Fahrwerk des T1 zu einem großen Teil aus Stahl besteht, war eine Weiterfahrt (und das teilweise noch über tausende Kilometer) schon nach ein paar Stunden möglich. Ein defektes Aluteil hätte einen Aufenthalt über mehrere Tage - vielleicht sogar Wochen bedeutet. Die Stahlteile lassen sich nicht nur schweißen, sondern auch vorsichtig wieder richten - ohne zu brechen.

Abb 2.2:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Geschweißtes und gerichtetes Federbein

Abb 2.3:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Geschienter hintere Querlenker

Abb 2.4:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Gebrochene Lenkspurstange

Abb 2.5:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Das Teil

Abb 2.6:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Die Reparatur

Nachdem durch diesen Einstieg eine Sensibilität für das Thema: „Was wäre wenn“ vorhanden sein dürfte, jetzt zu einer der ersten Grundsatzentscheidungen beim Kauf eines Touareg:

Luft oder Stahl:

Das Luftfahrwerk ist im Alltagseinsatz dem Stahlfahrwerk überlegen: Komfortabler, regulierbar, extreme Bodenfreiheit

Abb 2.7.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Außerdem Verschleißt das Element deutlich langsamer als ein normaler Stoßdämpfer. Folgend drei Argumente gegen die Luftfederung im Fernreiseeinsatz:

- automatisches Absenken bei typischer Pistengeschwindigkeit
- „Toter Käfer Effekt“

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

beim Steckenbleiben – Druck entweicht, Fahrzeug sitzt komplett auf, Bergung sehr schwierig (und danach dann auch noch Kompressor überhitzt oder die Elektronik verwirrt (das legt sich aber meist)

- Im Falle eines Falles ist die Reparatur unterwegs fast nicht möglich und einen „luftleeren“ T über die Piste zu schleppen (oder zu fahren) ist kein Spaß und führt zwangsläufig zu Folgeschäden.

Selbstverständlich kann man mit der Luftfederung „wilde Touren“ unternehmen – sie ist sehr robust und sie hat bei uns nur extrem selten versagt.

Auch die Stahlfederung kann (und sollte) für harte Touren modifiziert werden. Mehr Bodenfreiheit kann man z.B. durch speziell gefertigte Metallscheiben auf den Federtellern recht kostengünstig hinbekommen. Durch die Geometrie des Fahrwerks werden durch ca 2cm hohe Scheiben etwas 3cm Höhe gewonnen.

Das beste Höherlegungskit ist aus meiner Sicht das Fahrwerk von Seikel – längere und härtere Federn, sowie belastbare, staubgeschützte Stoßdämpfer – wenn man sowieso dran ist die Stoßdämpfer bei einem älteren T zu wechseln eine sehr lohnende Inverstition. Hier einer der ersten höher gelegten V6: Abb 2.9.im nächsten Beitrag...

Das Expeditionfahrwerk von VW ist dagegen eher an der Serie orientiert und verschleißt im harten Einsatz recht schnell.