

Probleme mit den Diff's durch unterschiedliche Reifenprofilstärken?

Beitrag von „donadi“ vom 16. August 2013 um 00:10

Korrekt beschrieben - das Element ist immer unter ständigem Kraftschluss. Des weiteren liegt der gefahrene Anteil mit unterschiedlichen Raddrehzahlen bei ca. 95%

Eine technisch korrekte geradeausfahrt ist nahezu unmöglich. Jeder Spurwechsel, jede auch noch so weite Autobahnkurve - die ja gerne einige KM haben kann - Stadt sowieso extrem, ja sogar jeder überfahrene Gullideckel oder einseitige Bodenwelle sorgt dafür, dass ein Rad etwas mehr Weg zurücklegen muss als das andere.

Zur Differentialsperre - es wird über eine Lamellenkupplung gesperrt. Die Sperre ist 100%, jedoch keine Klauensperre. Somit ist es natürlich grundsätzlich technisch möglich dass die Sperre durchrutscht. Ebenso ist in der Längstsperrre auch eine Lamellenkupplung, die jedoch grundsätzlich schlupffrei gehalten wird.

Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang das Selbststudienprogramm 302.