

# Touareg und nasse Wiese

**Beitrag von „clubchef“ vom 5. Dezember 2008 um 15:40**

Ich habe gestern mal meinen T in einer nassen Wiese "versenkt" und zwar so, dass nix mehr ging 😂 Mein Gott sah die Kiste danach aus... 😂

Habe gestern zwischen 2 Käffern hier im Westerwald einfach mal so nach recht in reiner riesengroße Wiese mit kleinem batschigen Feldweg (eher Fahrrinne) abgebogen. Die Wiese / der Weg ging hoch bis zu einem Wald, ca. 500m Weg, Betonung liegt auf hoch = **leichte Steigung**.

Habe einen T V6 TDI Automatic mit 4 neuen 17" 235er Winterreifen (Pirelli) drauf.

Der Weg war sowas von nass und batschig, dass der T schön hin und her gerutscht ist. Gefahren bin ich mit ganz leichtem Gas auf D. Es ging dann etwas steiler bergauf und irgendwann stand ich dann und nix ging mehr vorwärts / weiter. Etwas zurückrollen und dann mit Schwung ging auch nicht, weil extrem nass + batschig 🤪

Ich habe dann mal auf LOW umgestellt aber das brachte auch keinen Vorteil. Jetzt hier bitte nicht meckern von wegen "das war ja vorher klar".

Dann die 1. Sperre reingemacht, allerdings brachte das keinen Erfolg in meiner Lage. Ebenso die 2. Sperre brachte auch keinen Erfolg.

Bevor ich mich dann noch tiefer eingegraben hätte, habe ich es dann rückwärts geschafft (es ging ja rückwärts zum Glück die kleine Steigung runter) den T Bewegung zu setzten.

Nach einigen Sorgenfalten und etwas Angstschweiß bin ich aus der doofen Wiese, rückwärts bergabfahrend, wieder auf etwas besseren Untergrund gekommen, so dass ich wenden konnte und wieder zurück auf die Straße kam. Hatte noch alle Sperren drin so dass es gehoppelt / geschrammt hat, als ich in einem Kreis auf die geteerte Straße gefahren bin. Wahrscheinlich weil links Rad und rechtes Rad exakt gleich Drehen und im Kreis das kurveninnere Rad weniger Strecke zurück legt. Habe dann sofort die Sperren wieder raus gemacht und auf HI gestellt.

Kann mir mal jemand sagen, wofür man LOW wirklich sinnvoll nutzen kann. Ich denke bei nasser + batschiger Wiese wohl kaum, ebenso die Sperren.

Wo wir grad beim Thema Sperren sind, was bedeutet eigentlich eine gesperrte Achse?  
Wenn ein Rad durchdreht, wird dann die ganze Kraft auf das andere Rad verteilt?

Vielleicht kann das jemand mal einfach mit verständlichen Worten sagen oder noch besser mit einem handfesten Beispiel, wann LO bzw. 1. Sperre / 2. Sperre Sinn machen.

Gelesen habe ich auch schon, siehe hier:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Sperrdifferential>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Differentialgetriebe>

Und bitte nicht direkt den Kopf abreisen, ist mein 1. Geländewagen und da darf man (hoffentlich) noch doof fragen.

Danke für Hilfe / Aufklärung / Tips für die Zukunft!

---

### **Beitrag von „Blackhawk“ vom 5. Dezember 2008 um 15:46**

Hattest Du das ESP ausgeschaltet??

Ist normalerweise das Erste, was man auf rutschigen Grund macht.

Selbst zwar noch nie probiert, aber von mehreren Seiten gehört (bringt angeblich mehr als alle Sperren).



---

### **Beitrag von „darkdiver“ vom 5. Dezember 2008 um 15:47**

... und ESP ausgemacht ? 😄


Ig  
Eric

---

### **Beitrag von „clubchef“ vom 5. Dezember 2008 um 15:59**

Mist! Da habe ich gar nicht dran gedacht!



Aber mit ESP kanns ja auch nicht wirklich gehen. Das habe ich wirklich total verpennt... 

---

## Beitrag von „DerElektriker“ vom 5. Dezember 2008 um 16:32

[Zitat von darkdiver](#)

... und ESP ausgemacht ? 

Ig  
Eric

Gut, Wiese kenne ich nicht, aber bei meinen ersten Touren auf "eigene Faust" habe ich das ESP auch drin gelassen und nie Probleme gehabt.

War das einfach Glück, oder doch der andere Untergrund? 

Bei mir war's damals ein Waldweg mit teilweise genug Matsch bis über die Felgen...

Aber wie auch immer: Ohne ESP ist es besser, meiner Meinung nach auch auf Schnee, wenn man aufpaßt, was das Auto macht...

Aber das ist ein ganz anderes Thema...

---

## Beitrag von „DerElektriker“ vom 5. Dezember 2008 um 16:38

[Zitat von clubchef](#)

...

Vielleicht kann das jemand mal einfach mit verständlichen Worten sagen oder noch besser mit einem handfesten Beispiel, wann LO bzw. 1. Sperre / 2. Sperre Sinn machen.

...

Naja, Begriffe sind nicht das Problem.

Für Beispiele sind die erfahrenen Profis hier zuständig 

Aber das mit den Sperren hast Du schon richtig beschrieben.

Sperre heißt, daß das Differential einer Achse gesperrt wird, also eine starre Achse produziert. Das heißt also nicht, daß ein Rad gebremst und dafür das andere stärker getrieben wird. Dafür ist die AntiSchlupfRegelung zuständig, wenn ich richtig liege.

Bei einer gesperrten Achse drehen beide Räder genau gleich, unabhängig davon, ob eines mehr Traktion hat als das andere.

Vorsicht: In Verbindung mit Kurven und griffigem Untergrund (Asphalt) ist das nicht gut für die Mechanik!

Das Mitteldiff macht an sich das Gleiche, nur daß es hier um eine feste Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse geht.

Allerdings habe ich noch keine Situation gehabt, wo mir eine Sperre einen Vorteil gebracht hätte. Ich war aber bisher immer eher zivil unterwegs und nicht in kniffligem Gelände...

#### Zitat von clubchef

Und bitte nicht direkt den Kopf abreisen, ist mein 1. Geländewagen und da darf man (hoffentlich) noch doof fragen.

Danke für Hilfe / Aufklärung / Tips für die Zukunft!

Dito.

Doof fragen ist doch immer gut. Da denken auch andere mal wieder nach und kommen aus der Betriebsblindheit raus 😊

Ich finde das Thema auch spannend und freue mich auf die Beiträge der anderen TF.

Gruß

Thilo

---

### **Beitrag von „darkdiver“ vom 5. Dezember 2008 um 17:33**

Hallo Clubchef,

dafür bieten die TF mehrmals im Jahr Seminare für die Einsteiger an. Dort gibt es Theorie und Praxis. Und viel gemeinsames Üben. Wir würden uns freuen dich beim nächsten Training dabei

zu haben.

So aus der Ferne den ganzen Kurz runter zu schreiben ist nicht wirklich sinnig...

Ig  
Eric

---

### **Beitrag von „heland“ vom 11. Dezember 2008 um 01:16**


[Zitat von clubchef](#)

Mist! Da habe ich gar nicht dran gedacht!

[Zitat von clubchef](#)

Aber mit ESP kanns ja auch nicht wirklich gehen. Das habe ich wirklich total verpennt...

Also noch mal zurück zur Wiese und ausprobieren . Und diesmal Fotoapparat nicht vergessen. An guten Offroad-Foto´s ist das Forum immer interessiert...:D

Übrigens: Mein erster Ausflug ins Gelände hat mich Id. eine Frontschürze gekostet.  Dachte auch, ich hätte mit meinem damals auch ersten Geländewagen mehr Traktion - besonders in der Kurve, aber es ging nur geradeaus..


Mit meinem 2ten T. bin ich bisher nur 1x auf einem trockenen Übungsplatz unterwegs gewesen.



---

### **Beitrag von „bluwe“ vom 11. Dezember 2008 um 08:24**

[Zitat von heland](#)

Übrigens: Mein erster Ausflug ins Gelände hat mich Id. eine Frontschürze gekostet.


 Dachte auch, ich hätte mit meinem damals auch ersten Geländewagen mehr Traktion - besonders in der Kurve, aber es ging nur geradeaus..

Das erinnert mich stark an meinen ML den ich mal hatte,damals dachte ich auch ich könne dem Defender meines Bruders problemlos folgen,jedoch endete diese Verfolgung als ich ein kleines Flussbett durchquerte an der kleinen Böschung wo dann die halbe Frontschürze hängen blieb.Alle hatten Spass,nur ich nicht.Ich hatte anschliessend eine Rechnung von knapp 1400 DM.Heute kann ich drüber lachen  

---

## Beitrag von „clubchef“ vom 11. Dezember 2008 um 12:30


Hi Markus!

Einen ML gegen einen Defender im Gelände antreten zu lassen ist ja auch schon cool ... 

Ganz so blauäugig bin ich (zum Glück) nicht vorgegangen, denn mein T ist ein Firmenwagen und die Buchhaltung würde mir wohl einen körperlichen Verweis erteilen, wenn ich mit der Frontschürze untern Arm ankommen würde.

Da der T mein erster Geländewagen ist und er nun mal die Möglichkeit bietet damit mehr im Gelände zu können als mit einem BMW 3er Coupe, probiere ich halt mal ein bisschen aus.

Mein ausgewähltes Testgelände war halt Recht sumpfig und ich glaube mal, dass da ein Defender (mit meinen Winter-Reifen) auch nicht viel weiter gekommen wäre, denn es ging nicht über Hüppel / Wellen / durch Flüsse, sondern eine sumpfige + matschige Wiese hoch, die sich ab einer gewissen Stelle / Steigung wie Glatteis verhalten hat.

Aber ich habe natürlich schon einen 2. Versuch unternommen und bin da mit etwas mehr Anlauf / Schwung hoch (und ohne ESP) und siehe da, es ging. Ich habe dann nur oben beten müssen, dass ich da nicht stecken bleibe, weil es weiter oben auch sehr sehr sumpfig war. Ich habe versucht immer in Bewegung zu bleiben und bin so einmal um die komplette Wiese herum und dann ganz schnell wieder runter Richtung befestigter Straße. Leider hatte ich keien Digi-Cam dabei, meine Fresse, was sah die Kiste dreckig aus 

Allzeit gute Fahrt!

## **Beitrag von „weide\_de“ vom 13. Januar 2009 um 16:41**

Hallo, ich bin auch ein "Wiesenfahrer", schon mit dem zweiten Dicken.

Das Problem ist bei nassen Wiesen weder ESP noch Sperre, sondern - genau wie bei Sand - das Gewicht des Dicken und die Geschwindigkeit.

Das nasse Gras bietet wenig Grip und der meist auch noch leicht matschige / sumpfige Untergrund baut schnell eine kleine "Bugwelle" vor den Reifen auf. Bei richtig matschigen Wiesen kann man zusehen, wie ein stehender Dicker langsam versinkt.

Über nasse Wiesen also immer zügig fahren, auf dem Gas bleiben und wenn's bergauf geht lieber etwas quer zum Hang fahren als direkt gerade hoch. Kommt der Dicke ins rutschen, dann sofort VORWÄRTS wieder runter, nicht anhalten, nicht bremsen. Mit stehenden Rädern auf nassen Gras ist es wie Schlitten fahren; auch die Bergabfahrhilfe ist da überfordert!

Auch mit ESP kommt der Dicke beim Überqueren ins Driften, nasses Gras ist wie Glatteis!  
Ich schalte es daher meistens aus.

Bei uns in Schleswig-Holstein sind die Wiesen breit genug, dass man auch mal ein Stück quer drüber rutschen kann, kurz vor dem Gattertor ist meist eh eine riesige Pfütze, die einen bremst.

Hat mich sich mitten auf der Wiese im Modder dann doch fest gefahren, geht man los Steine sammeln und legt dann in beide Fahrspuren 2 - 3 m ein möglich dichtes Bett -rückwärts ist dann meist die bessere Richtung - und wieder mit Schmackes nicht zu zaghaft zurück.

Bleiben beim Aussteigen schon die Gummistiefel im Morast stecken, hat man es übertrieben! Abschleppöse dran basteln, den längsten Bergegurt einschäkeln und zum Bauern, der einen -je nach Laune- grummelnd oder grinsend mit dem Traktor wieder auf's Trockene bringt. Bloss keinen zweiten Dicken bitten, über zwei festgefahrene Touaregs lacht das ganze Dorf!

---

## **Beitrag von „Porto“ vom 15. Januar 2009 um 23:42**

Ich denke, dass man das ESP auf rutschigem Untergrund ausschaltet, damit die Räder, wenn sie durchdrehen, weiterhin angetrieben werden und nicht stehen bleiben. Wenn ich steile rutschige Steigungen fahre, mache ich das immer ohne ESP. Mit ESP bleibe ich oft am Hang stehen.

Mit LOW, also mit der Untersetzung hat man mehr Antriebskraft.

Auch die Differentialsperre ist bei rutschigem Untergrund hilfreich, da die Antriebskraft auch bestehen bleibt, wenn mal eine Achse weniger Gripp hat.

Noch besser ist natürlich, man hat auch noch die Sperre an der Hinterachse.

Das alles ist natürlich nichts gegen Reifen, die bei rutschigem Untergrund genügend Gripp haben, damit der furchtbar schwere T dann auch noch bewegt werden kann. Daher fahre ich dauerhaft MT-Bereifung, die obendrein auch nicht so schnell von den Steinen zerschnitten wird.

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 16. Januar 2009 um 01:29**

Hier waere es gut gewesen, wenn mein Subaru Sperren gehabt haette. Da der die nicht hat, musste Halt eine Kette und ein Hmmer als Ersatz genommen werden, um wieder flott zu werden.

Das sollte dann die Frage beantworten: wofuer braucht man Sperren!

---

### **Beitrag von „clubchef“ vom 16. Januar 2009 um 11:32**

#### Zitat von Porto

Ich denke, dass man das ESP auf rutschigem Untergrund ausschaltet, damit die Räder, wenn sie durchdrehen, weiterhin angetrieben werden und nicht stehen bleiben. Wenn ich steile rutschige Steigungen fahre, mache ich das immer ohne ESP. Mit ESP bleibe ich oft am Hang stehen.

Mit LOW, also mit der Untersetzung hat man mehr Antriebskraft.

Auch die Differentialsperre ist bei rutschigem Untergrund hilfreich, da die Antriebskraft auch bestehen bleibt, wenn mal eine Achse weniger Gripp hat.

Noch besser ist natürlich, man hat auch noch die Sperre an der Hinterachse.

Das alles ist natürlich nichts gegen Reifen, die bei rutschigem Untergrund genügend Gripp haben, damit der furchtbar schwere T dann auch noch bewegt werden kann. Daher fahre ich dauerhaft MT-Bereifung, die obendrein auch nicht so schnell von den Steinen zerschnitten wird.



Hallo Holger!

Da muss ich Dich leider enttäuschen (für meinen Fall). Die Differentialsperre hat überhaupt nix genutzt, weder Stufe1 noch Stufe2. Und auch LOW hat gar nichts gebracht. Die Wiese hat sich wie Glatteis verhalten, je steiler, desto schlimmer. Ich glaube einzig und alleine hätten richtig grobstollige Reifen etwas bewirkt. Ich habe leider noch nie MT Reifen auf einem Auto gefahren.

Bzgl. Moped ist es fast das gleiche. Mit normalen "Enduro Reifen" (a la Metzler Enduro III) auf nasser Wiese ist es kein Spass, allerdings mit etwas mehr Profil (a la Pirelli MT21) gehts schon deutlich besser. Jedoch muss hier mit dem Gas aufgepasst werden, sonst gehts eher nach unten als nach vorne 😊

---

### Beitrag von „Porto“ vom 16. Januar 2009 um 22:51

#### Zitat von clubchef

Hallo Holger!

Da muss ich Dich leider enttäuschen (für meinen Fall). Die Differentialsperre hat überhaupt nix genutzt, weder Stufe1 noch Stufe2. Und auch LOW hat gar nichts gebracht. Die Wiese hat sich wie Glatteis verhalten, je steiler, desto schlimmer. Ich glaube einzig und alleine hätten richtig grobstollige Reifen etwas bewirkt. Ich habe leider noch nie MT Reifen auf einem Auto gefahren.

Das ist es ja, was ich meinte. Wenn der Untergrund so ist wie beschrieben, dann helfen nur noch grobstollige Reifen.

Die Sperren helfen nur dort, wo das Durchdrehen der Räder schließlich dann doch irgendwann zu Gripp führt. Das ist bei losem Schotter in der Regel der Fall. Gut auszuprobieren im Offroadgelände Langenaltheim an der großen Steigung.

Hier bin ich z. B. nur mit Differentialsperre und ausgeschaltetem ESP hochgekommen

<http://www.youtube.com/watch?v=TsVjwAWYLQ>

---

### Beitrag von „LaForge\_98“ vom 19. Januar 2009 um 09:46

### Zitat von Porto

Die Sperren helfen nur dort, wo das Durchdrehen der Räder schließlich dann doch irgendwann zu Gripp führt. Das ist bei losem Schotter in der Regel der Fall. Gut auszuprobieren im Offroadgelände Langenaltheim an der großen Steigung.

Hier bin ich z. B. nur mit Differentialsperre und ausgeschaltetem ESP hochgekommen

<http://www.youtube.com/watch?v=TsVjjwAWYLQ>

Hier (Langenaltheim) ging es bei mir recht gut... (war sogar noch etwas feucht vom Regen)

Mit ATs und ESP aus ging es echt gut....mein Kumpel mit einem T3 Pritsche ist auch gut hochgekommen....

Allerdings habe ich mir später böse den Unterboden kaputt gemacht 🤔🤔🤔 (15000 CHF Schaden) so dass ich mir jetzt doch den VW Unterbodenschutz dranhängen lasse. 🚗

Beim Geländefahren (eigentlich ziemlich egal welcher Untergrund) ist der Griff zum ESP-Schalter ein MUSS.

Gruß

LaForge\_98

---

### **Beitrag von „zella“ vom 10. Januar 2010 um 02:32**

Hallo Forumsgemeinde,

[...]

Ich suche einen V6 TDI ab Bj 2008 bis max 30Tkm in einem dunklen Mäntelchen.

Zusatzausstattung: Luftfederung, die Räder dürfen gern 17" übersteigen, Climatronic, Xenonlicht, Standheizung, AHK, Chrompaket, Multifunktionslenkrad ja und Sperre hinten.

Und genau bei "Sperre hinten" liegt das Problem, die scheint es wohl nicht so oft zu geben. Deshalb meine Frage ob man auch darauf verzichten kann, zB. schlammige Koppeln am Hang. Wenn ich richtig verstanden habe greift ja die Bremse sowieso ein. Kann man das vergleichen?

---

### **Beitrag von „juma“ vom 10. Januar 2010 um 10:22**

Servus,

#### Zitat von zella

Hallo [...] "Sperrung hinten" [...] meine Frage ob man auch darauf verzichten kann, zB. schlammige Koppeln am Hang. [...]

also ich habe die hintere Sperrung bewusst bei meinem zweiten Dicken mitbestellt und bin ehrlich gesagt froh, sie zu haben. Allerdings nutze ich sie auch ab und zu beim Offroad.Fahren, was sowohl bei Seminaren, Touren oder auch einfach im Jagdrevier vorkommt.

Die Fähigkeiten im Gelände, die sowieso beim Dicken recht ausgeprägt sind, steigern sich noch einmal merklich.

Allerdings muss man bedenken, dass alles mit der richtigen Wahl der Reifen steht und fällt. Wenn ein Einsatz auf einer nassen Wiese am Hang desöfteren abverlangt wird, wirst du nicht umhinkommen, die richtigen, dafür vorgesehenen Reifen zu montieren. Bei einer nassen Wiese kommst du sommerbereift auch mit einer Hinterachssperrung nicht viel weiter... 🤔

Zur Info auch nochmals hier: [KLICK](#)

---

### **Beitrag von „coala“ vom 21. Januar 2010 um 14:49**

#### Zitat von coala

*Da hast du absolut Recht, da das Mitteldifferential ausschließlich NACH Einlegen des Geländereduktion sperrbar ist 😊*

*Das ist dann eine Stufe am Drehknopf weiter...*

#### Zitat von juma

das Zentraldifferential sperrt sich automatisch. Und das geht so schnell (liegt im Millisekundenbereich), dass es laut einem an der Entwicklung dieses technischen Meisterwerks Beteiligten gar nicht notwendig ist, die Sperrung überhaupt dauerhaft einzulegen.

Das SSP, das ebenfalls davon spricht, dass eine Sperre erst mit vorangegangener Reduktion geschlossen werden könne, ist so nicht richtig.

Wenn dem so wäre, würde es einem Ansinnen eines automatischen Differentials ja auch zuwider laufen.

Wir schweifen aber schon wieder ab...besser hier weiter: [KLICK](#) 😊

[uli](#) / juma

Wenn ich hier Burkhard's Post noch einmal aufgreifen darf, der da lautete:

...ich bin bisher davon ausgegangen, dass die Umschaltung ins "Geländeprogramm" für [ABS](#), [ASR](#), etc. bereits bei Sperrung des Mittendifferenzials vorgenommen wird.

Dann denke ich, geht es um die manuelle und permanente (100%)-Sperrung des Mittendifferenzials, realisiert über die Schließung der Lamellenkupplung durch Betätigung des entsprechenden Wahlschalters, nicht um die - zweifelsohne vorhandene - bedarfsgeregelte und automatische Ansteuerung selbiger, die in beiden Getriebe-Fahrstufen präsent ist. Die entsprechenden "off-road"-Varianten der Programme für die angesprochenen Systeme kommen nämlich niemals in der "High"-Position zum tragen, unabhängig ob nun eine automatische Aktivierung der Längssperre vorliegt oder nicht. Entweder ist "High" gewählt - dann gilt das Strassenprogramm, oder "Low" - dann kommt die Geländvariante zur Anwendung. Die (manuelle) Aktivierung der Längssperre ist dafür dagegen nicht erforderlich, die "off-road"-Funktionen für ESP, ASR und EDS sind lediglich logisch mit Stellung der Fahrstufe "Low" = on verknüpft.

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „juma“ vom 21. Januar 2010 um 14:59

Servus,

[Zitat von coala](#)

[...]Die entsprechenden "off-road"-Varianten der Programme für die angesprochenen Systeme kommen nämlich niemals in der "High"-Position zum tragen, unabhängig ob nun eine automatische Aktivierung der Längssperre vorliegt oder nicht. Entweder ist "High" gewählt - dann gilt das Strassenprogramm, oder "Low" - dann kommt die Geländvariante zur Anwendung. Die (manuelle) Aktivierung der Längssperre ist dafür dagegen nicht erforderlich, die "off-road"-Funktionen für ESP, ASR und EDS sind lediglich logisch mit Stellung der Fahrstufe "Low" = on verknüpft.

das ist korrekt, ich bezog mich lediglich auf die eine Aussage.

Dass die unterschiedlichen Regelungsweisen erst beim manuellen Schalten auf "Low" steht außer Frage. Nur die Aussage, dass die Sperre erst bei manueller Betätigung nach "Low" schliesse, ist (auch entgegen der Aussage im SSP) nicht richtig.

Aber dann sind ja jetzt auch alle Unklarheiten beseitigt 🤖

---

### Beitrag von „macko“ vom 21. Januar 2010 um 15:05

Es ist sogar so, dass die automatische Mittensperre ab einer gewissen Anzahl Schlupfvorgänge pro Sekunde in eine Art vorgespannten Modus geht und dann noch präziser regeln kann.

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.

Es ist auch so, dass mit dem GP das Sperrensystem nochmal intensiv überarbeitet wurde...

gruss  
marco

---

### Beitrag von „coala“ vom 21. Januar 2010 um 15:09

Zweifellos mein guter Watson, äh Uli, zweifellos... 🤖 100%ige Zustimmung!

Allerdings dachte ich vorher schon einen ganz kurzen Moment, zur Strafe müsste dir noch mal eben ein Abbiegelicht durchbrennen 😄

Grüße  
Robert



---

### Beitrag von „juma“ vom 21. Januar 2010 um 15:13

Servus,

[Zitat von coala](#)

[...]

Allerdings dachte ich vorher schon einen ganz kurzen Moment, zur Strafe müsste dir noch mal eben ein Abbiegelicht durchbrennen 😄

[OT]das geht ja gar nicht. Birne ist noch nicht ersetzt :D...höchstens links...👁️...wenn die jetzt durchbrennt, verlange ich von dir Ersatz :D[/OT]

---

### 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

---

### **Beitrag von „coala“ vom 21. Januar 2010 um 15:48**

#### [Zitat von juma](#)

Servus,

[ot]das geht ja gar nicht. Birne ist noch nicht ersetzt :D...höchstens links...🤪...wenn die jetzt durchbrennt, verlange ich von dir Ersatz :D[/ot]

Mal eben die Voodoo-Puppe rauskramen... 🙄

Grüße

Robert



---

### Beitrag von „Marian77“ vom 5. Mai 2012 um 20:56

Hallo,

zum Fahren auf sehr schlechtem Untergrund noch eine Frage: Wie in einem anderen Thread zu sehen, habe ich den T mehrmals dazu benutzt, einen Hänger voller Splitt, Beton und all sowas eine kurze, aber steile Steigung rauf zu ziehen. Bei Trockenheit kein Problem, bei Nässe ging das leider nicht, bis ich Sand auf den Matsch streute. Vorher habe ich allerdings auch mal LOW reingemacht und das Mitteldiff gesperrt, dabei reagierte das Auto allerdings irgendwie komisch und war sehr schwer zu kontrollieren: Wenn alle Räder im Matsch durchdrehten und ich langsam seitlich abzudriften begann (ESP an), bin ich auf die Bremse gestiegen. Aber statt eines sofortigen

Stopps griff das ABS, ESP oder wer auch immer ein und hat das Bremspedal ruckelnd nach oben gedrückt, so dass die Räder noch eine oder zwei Sekunden nachliefen und ich weiterhin seitlich rutschte. Erst wenn die Motordrehzahl auf Standdrehzahl gefallen ist, haben die Bremsen zugepackt. Ist dieses Verhalten normal? Ich fand das wenig vertrauenserweckend. Ich werde das aber mal mit ESP off ausprobieren.

Gruß,  
MC

---

### Beitrag von „macko“ vom 5. Mai 2012 um 22:09

Hallo MC,  
also grundsätzlich erstmal, sobald es in Gelände geht, ESP aus!

Das mit dem Nachlaufen, wie Du es beschreibst ist normal, Du muss Dir vorstellen mit der Untersetzung wirken viel höher Kräfte. Ich denke mal, da ist es einfach eine Schutzprogrammierung um nichts zu beschädigen. Du schreibst ja auch, dass zu dem Zeitpunkt noch höhere Motordrehzahl angelegen war...



Gruss  
marco

---

### **Beitrag von „Marian77“ vom 5. Mai 2012 um 22:40**

Hallo,

sowas habe ich mir schon gedacht, fand es aber befremdlich. Aber danke für den Hinweis. Lach mich nicht aus, aber ich habe heute sicher 10 Minuten nach dem ESP off Schalter gesucht, dabei ist er ja im Blickfeld, sobald man am LOW Drehknopf rumfummelt.

A propos Bärchen, das mit dem slowakischen Auto und der slowakischen Frau ist bei mir genau so!

Grüße,  
MC

---

### **Beitrag von „nikon-user“ vom 5. Februar 2013 um 11:31**

Hallo,

es war nur eine Frage der Zeit, bis mich das Schicksal „Wiese“ auch traf. Vor lauter suche nach Rehen und Bussarden hab ich das gar nicht so mitbekommen. Im Rückspiegel sah ich die Abdrücke die wir auf dem Grasfeldweg hinterlassen haben.

Nach einiger Zeit ging nichts mehr, auch ohne ESP das ich schon vorher ausgeschaltet hatte. Blieb für einen Allrad - Anfänger wie mich nur die Differentialsperren inkl. Sperre für die Hinterachse einzuschalten. Mein Plan wieder Rückwärts auf den besseren Feldweg scheiterte an den hinten fast neuen und vorne die nicht mehr so frischen durchdrehenden Winterreifen. Das drehen am Lenkrad blieb so gut wie ohne Wirkung. Nach etlichen Versuchen zurück und wieder vor, haben wir dann doch noch eine schöne Strecke vorwärts geschafft.

Doch 15 Meter vor der befestigten Strasse ging es leicht aber nur leicht Bergauf und dann war wirklich Ende im Gelände. Ich sah mich schon zum Bauern latschen (den ich übrigens kenne) und nach dem Trecker fragen. Mit Hilfe vieler kleiner Äste die an der Seite lagen, haben wir es dann doch noch geschafft.

Ein kleines Video und 2 Fotos von der fast peinlichen Fahrt hab ich mal hochgeladen.

Die durchdrehenden Räder haben sich im Wagen furchtbar angehört, als ob da was kaputt

geht. Ich war mir ehrlich gesagt nicht sicher, ob ich mit den ganzen Sperren überhaupt leicht Gas geben darf oder soll.

Wie man im Video sieht, bin ich nicht wirklich lange am Gas geblieben. Ich wollte mich einfach nicht eingraben. War das jetzt richtig, oder hätte man es länger versuchen sollen ?

Bei manchen Videos auf YouTube kommen viele die einfach auf dem Gas bleiben wieder weiter.  
[Ende Gelände](#)

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

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

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 5. Februar 2013 um 12:09**

#### [Zitat von nikon-user](#)

Bei manchen Videos auf YouTube kommen viele die einfach auf dem Gas bleiben wieder weiter.

Hallo Thomas,

vielen Dank für das Video - aus Fehler können so auch die Mitleser lernen 🤖

Hier wäre das Fahren abseits der Spur im Gras wesentlich einfacher gewesen oder halt deutlich mehr Gas geben 😊

Grüße von Stephan 🤖

---

### **Beitrag von „nikon-user“ vom 5. Februar 2013 um 13:28**

Genau das hat meine Frau auch gesagt. Geht es nicht besser wenn wir weiter rechts fahren ?

Ich dann, was glaubst du was ich schon die ganze Zeit versuche ? 😊

Ich hatte keine Chance aus der Spur zu kommen. Ganz im Gegenteil hatte ich etwas Angst das wir nach links in den Acker rutschen.

Und ich hatte nur die Sambalatschen mit. 🤖