

geeignetes Fahrzeug für Island-Tour

Beitrag von „JH-W12“ vom 17. August 2009 um 11:54

Hallo Peter.

[Zitat von Lollo050968](#)

rüstest Du Deinen Dicken um? Unterfahrschutz, Geländereifen etc.? 🤔

Nein, der W12 bleibt so wie er ist. Schließlich möchte ich nicht jeden Tag mit den Leuten aus der "Baggermatsch-Fraktion" über einen Kamm geschert werden 🤔

Da wird dann lieber bei Zeiten ein geeigneteres Objekt angeschafft. Z.B. ein T-Reg Expedition.

Oder (wenn es der Geldbeutel hergeben würde) gleich etwas richtiges 🤔👍:

Beitrag von „Lollo050968“ vom 17. August 2009 um 12:19

[Zitat von JH-W12](#)

Hallo Peter.

Nein, der W12 bleibt so wie er ist. Schließlich möchte ich nicht jeden Tag mit den Leuten aus der "Baggermatsch-Fraktion" über einen Kamm geschert werden 🤔

Da wird dann lieber bei Zeiten ein geeigneteres Objekt angeschafft. Z.B. ein T-Reg Expedition.

Oder (wenn es der Geldbeutel hergeben würde) gleich etwas richtiges 🤔👍:

Wir haben da was mit Dachzelt gesehen:

Gruß

Lollo

Beitrag von „Sittingbull“ vom 17. August 2009 um 12:50

[Zitat von JH-W12](#)

Oder (wenn es der Geldbeutel hergeben würde) gleich etwas richtiges

Hallo Jan,

da wären wir dann schon zu zweit. Habe mal ein richtige Bilder (zivile und Wettbewerbsvariante) eingestellt, nicht jeder hat eine Lupenbrille parat 😬

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „HillRider“ vom 18. August 2009 um 23:27

naja, um ehrlich zu sein: der sieht sch---- aus ! 😬

Beitrag von „JH-W12“ vom 19. August 2009 um 07:02

Hallo Bernd.

[Zitat von HillRider](#)

naja, um ehrlich zu sein: der sieht sch---- aus ! 😬

Mein Interesse gilt ausschließlich der Wettbewerbsvariante des Transsyberia. Und ohne Frage ist die Optik - nennen wir es mal - "diskussionswürdig" 🤖

Die Fahrleistungen On- und Offroad (inkl. Wasserdurchfahrten und Highspeed-Drifts) sind im Kontext mit einer gehörigen Portion Restkomfort aber sicherlich maßstabsetzend. Mir fällt derzeit keine würdige Alternative ein, welche ich - "mal eben" - beim Händler erwerben und anschließend sofort zum Hardcore-Einsatz z.B. nach Island verschiffen könnte.

Allerdings gibt es in diesem Zusammenhang eine grundsätzliche Frage, welche ich mir immer wieder stelle: Sollte man für zukünftige Touren lieber auf einen weitestgehend mechanisch aufgebauten Fahrzeugtyp setzen (z.B. LR Defender oder MB G-Klasse (hier insbesondere das neue "Pur"-Sondermodell auf Basis W463)) oder kann man es "wagen" mit einem Fahrzeug wie einem entsprechend umgerüsteten Touareg, Range Rover, Cayenne, etc. auf Offroad-Reise zu gehen????

PS: LKW's und Mog's stellen, aufgrund der fehlenden längs- und querdynamik Qualitäten, keine Alternative für uns dar.

Beitrag von „EzioS“ vom 19. August 2009 um 09:23

Oh Leute! Wenn Ihr echt so angefixt seid! Kauft Euch doch bitte nen Cayenne. Da wir hier aber in einem Touareg-Forum sind.....könnt Ihr wohl kaum eine andere Antwort erwarten Dies aus dem Munde (äh Fingern) eines "Einkaufswagenfahrers" (Jan's Norddeutsch für R5).

Adequates VW-Offroad-Reise-Touren-um-die-Weltfahr-untersatz: Touareg Expedition. Basta. Hauptsache Diesel, Automatik, Seikelfahrwerk und UFS.

Was Anderes solltest Du lieber Jan als Antwort nicht erwartet haben!!

Wenns nicht aus dem VW-Showroom kommen soll ists entweder Britischer oder Japanischer Bauart. Citroën's Croisière Noire Fahrzeuge sprengen unser Aller Budget!! G-Modell wär auch fein!



Beitrag von „JH-W12“ vom 19. August 2009 um 09:55

Hallo Ezio.

Das wir hier bei den TF sind, ist mir gleichwohl bewußt. Trotzdem sollte doch zumindest ein gelegentlicher Blick über den Tellerrand gestattet sein, oder?

Und übrigens, vor dem offiziellen Posting habe ich bereits einige Meinungen über einen werksseitigen R5-Expedition (MJ 2006) bei einigen erfahrenen TF eingeholt. Und was soll ich Dir sagen, es gab Stimmen gegen den R5 als Motor, gegen das stahlgefederte Seikel-Fahrwerk, gegen die entkoppelbaren Stabis und gegen das Expedition-Gesamtpaket (hier gegen Dachkorb und Reserverad-Halterung vor der Heckklappe).

So simpel ist es also dann wohl doch nicht.

Zudem ist die fehlende Schnorchel-Option für die Motor-Luftansaugung beim T-Reg wohl ebenfalls ein nicht so leicht zu lösendes Problem 🙄

Ich bin somit weiterhin auf der Suche nach Lösungen (und sei es öffentlich nur für den T-Reg, der noch immer meine bevorzugte Variante darstellt) 😊

Beitrag von „Lollo050968“ vom 19. August 2009 um 12:56

Hallo Jan,

wenn es Dir um den Schnorchel geht, wirst Du wohl in die Landrover Fraktion wechseln müssen: adäquat zum Dicken: Disco 3 in Challenge Ausführung (ähnlich wie der Dicke als Expedition)

Also ich habe/hätte keine Probleme mit meinem Dicken die gefahrene Tour zu wiederholen. Selbstverständlich mit ATR Bereifung und zumindest Teil-Unterfahrschutz.

Momentan mangelt es nur an den min. 3 Wochen Zeit für eine entsprechende Tour von Deutschland aus.

Gruß

Lollo

Beitrag von „Arndt“ vom 19. August 2009 um 13:01

[Zitat von JH-W12](#)

Zudem ist die fehlende Schnorchel-Option für die Motor-Luftansaugung beim T-Reg wohl ebenfalls ein nicht so leicht zu lösendes Problem 😞

Wenn es Dir um den Schnorchel geht, dann solltest Du beim Treffen mal mit Pat reden. Der hat da anscheinend was in der Hinterhand.

Beitrag von „EzioS“ vom 19. August 2009 um 13:58

Wo ein Wille da ein Weg. Wenn man allerdings von "Highspeedrifts & Hardcore-Einsatz" spricht, dann sind die "Baggermatsch-Fahrer" eh die falschen Ansprechpartner. 😊

Mich würde viel mehr interessieren, wieso man gegen einen Heckersatzradhalter ist oder gegen einen Dachkorb. Wenn man mal im Dachzelt gecampt hat, ist einem schnell klar, wie klein der Dicke innen ist. Erstazrad & ein paar Kisten Wasser hinten rein und schwupps ist die Bude voll. Sieht man wohl anders, wenn man einen Eiscafe-Poser-T fährt und im "Haus am Platz" absteigt.

Ferner sollte man sich Gedanken machen, ob man einen Offroad-Tourer sucht - oder eine rallyeartige Saufnase. 😊

Daher meine Baggermatsch und Einkaufswagenfahrer-Empfehlung:


- Diesel ohne DPF (wegen Reichweite und Störanfälligkeit, bzw Dieserverfügbarkeit in Nordafrika)
- Automatik (weil im Gelände leichter von der Handhabe)
- Stahlfederfahrwerk (ob mit oder ohne Seikel egal, nur kein Luftfahrwerk, Vorteil mehr Platz unter Kofferraumboden)
- MT oder AT Reifen - je nach Einsatz.
- UFS mit Schwellerschutz (weil Dellen unschön sind)
- Ersatzradhalter am Heck (weil mehr Stauraum im Heck)
- Winch vorn
- 4 Abschleppösen
- Helle Aussenfarbe (Innenraumtemperatur)
- Schnorchel vom 360-T (siehe Bild - was nicht passt, wird passend gemacht)
- Dachzelt Autocamp in Kombination mit Käfig (2 Zusatzscheinwerfer & GFK-Sandbleche optimal untergebracht, Alusandbleche und Schaufeln können seitlich fixiert werden und sind so schnell griffbereit)

Grundsätzlich bei der Anschaffung eines reinen TOURERS: form follows function!!!!




Beitrag von „JH-W12“ vom 19. August 2009 um 15:04

Hallo Leute.

Man muß Euch nur richtig quälen, dann kommt da ja auch noch was 

Besten Dank für die Rückmeldungen.

Zitat von EzioS

Wo ein Wille da ein Weg. Wenn man allerdings von "Highspeedrifts & Hardcore-Einsatz" spricht, dann sind die "Baggermatsch-Fahrer" eh die falschen Ansprechpartner. 

Mich würde viel mehr interessieren, wieso man gegen einen Heckersatzradhalter ist oder gegen einen Dachkorb. Wenn man mal im Dachzelt gecamppt hat, ist einem schnell klar, wie klein der Dicke innen ist. Erstazrad & ein paar Kisten Wasser hinten rein und schwupps ist die Bude voll.

Also, nach unseren Island- und Wintertraining-Erfahrungen (und den Andeutungen seitens anderer TF zu früheren Experience-Reisen) ist eine "füllige" Motorisierung für den kleinen Sprint zwischendurch oder die spaßige Drifteinlage nach Bedarf dringend angeraten. Daher ist der R5 wohl nicht unbedingt erste Wahl (Silke und mir ist auf Island auch das noch immer vorhandene "Turboloch" bei den 3,0 CR Dieseln unangenehm aufgefallen).

Unter "Hardcore" verstehe ich die eine oder andere Trial-Einlage (die uns in Island leider etwas gefehlt hat), bei welcher eine üppige Achsverschränkung sicherlich vorteilhaft wäre.

Zum Thema Dachkorb ist anzumerken, daß dieser gerade vollbeladen den vorgenannten Punkten natürlich im Wege steht.

Heck-Ersatzradträger ist durch die nicht ideale Ausführung schon im "Stadtbetrieb" dem Zugang zur Heckklappe und der Heckscheibe abträglich und soll ferner nach Offroad-Nutzung

zu endgültiger Blockierung der selben neigen.

Das der T-Reg kein Wohnmobil ist, liegt auf der Hand. Daher würde ich den Ausbau der Rückbank ins Auge fassen. Trotzdem ist das Dachzelt natürlich erste Wahl 🤔

Zitat von EzioS

Sieht man wohl anders, wenn man einen Eiscafe-Poser-T fährt und im "Haus am Platz" absteigt.

Ist es nötig hier jetzt persönlich zu werden?

Es ist kein Geheimnis das wir es bequem lieben und uns an schönen Dingen erfreuen können (da gehört z.B. auch im täglichen Einsatz ein T-Reg mit Design-Paket dazu). Gäbe es in Island an jeder Ecke ein Grand-Hotel wäre es auch weiterhin unsere erste Wahl.

Wir sind u.a. zu den TF gestoßen um unseren Horizont zu erweitern und daher erlaube ich mir hier auch meine Fragen zu stellen. Sollte es Dich stören, so lese doch bitte einfach drüber weg.

Zitat von EzioS

Ferner sollte man sich Gedanken machen, ob man einen Offroad-Tourer sucht - oder eine rallyeartige Saufnase. 🤔

Wir suchen - mal wieder - die Woll-Milch-legende-Eiersau. Also von allem ein wenig. Daher gilt - wie zuvor - ich erlaube mir hier (bis auf weiteres) zu fragen.

Beitrag von „EzioS“ vom 19. August 2009 um 15:36

Zitat von JH-W12

....ist es nötig hier jetzt persönlich zu werden....


Och Jan, ich hab da nicht mit angefangen. Wenn ein W12-Fahrer es für nötig hält R5 als besseren Einkaufswagen abzustempeln, schreit das nach einem Kommentar.

Im übrigen bezeichnest Du Deinen Dicken doch selber als Poser-T.....?!



Beitrag von „Sittingbull“ vom 19. August 2009 um 15:45

Hallo zusammen,

es ist schon erstaunlich, wie hier manche sog. Freunde miteinander umgehen :(. Vielleicht sollte man sich mal mehr auf die wesentlichen Dinge des Lebens konzentrieren und dabei die Meinungen anderer respektieren und akzeptieren.

[OT]Gerne darf jemand heute mal zum Diskutieren nach Viernheim kommen, wenn ihn das SEK passieren lässt  [/OT]

Nun zum Thema: wir haben hier eine tolle Gemeinschaft an Touareg-Interessierten und/oder -Verrückten. Da tut sich der ein oder andere manchmal etwas schwer mit den Produkten der Mitbewerber. Ich selbst zähle mich oft genug auch dazu, aber der Cayenne hat definitiv das wesentlich bessere Fahrwerk für den Geländeeinsatz (als Extra), was mich persönlich auch sehr überrascht hat und wundert. VW hat da seit dem GP aus Kostengründen die einfachere Variante im Programm. Der Benziner stellt in der Regel auch die bessere Motorisierung (Ansprechverhalten, Verfügbarkeit und Qualität vom Treibstoff, Gewicht) für den Geländeeinsatz dar, so wäre beim Dicken der 3,6 FSI die beste Wahl.

Insgesamt stellt dabei eh die Frage: Touareg für den häufigen Geländeeinsatz sinnvoll? Für den gelegentlichen Einsatz bestimmt eine ideale Mischung aus Alltagstauglichkeit und Geländefähigkeiten. Wer sich ein zweites Fahrzeug für Offroadeinsätze leisten kann und möchte, greift sicherlich dafür nicht zu Dicken .

Grüße von Stephan 

Beitrag von „ThommesGF“ vom 19. August 2009 um 16:57

:D:D Lustige Diskussion hier :D:D

Bin gespannt, wie die ausgeht

L.G.
Thommes

Beitrag von „LaForge_98“ vom 19. August 2009 um 16:58

Nur eine kleine Ergänzung:

Ich würde trotz kleinerer Nachteile im Ansprechverhalten (wobei man damit auch wunderschön driften kann ... nicht wahr Silke/Jan 😄 wenn man das ESP aus schaltet ... sorry Weilo 🤪) eher zum Diesel greifen.

==> Hauptgrund: Reichweite ohne sehr Aufwendige Zusatztanks.

Insb. bei einigen Offroad-Touren ist die Suche nach der Tanke nervig oder schwierig. Und 100l Diesel halten deutlich länger als 100l Benzin.

My 5 cent.

Gruß Hanno

PS: Ich bin trotz Dachzelt und Vollbeladung extrem geschmeidig durch die Westalpen gekommen... 🤪

Beitrag von „Michael67“ vom 20. August 2009 um 01:51

Vertragt Euch wieder 🤪

Beitrag von „darkdiver“ vom 20. August 2009 um 12:37

Um das Turboloch ein wenig einzudämmen ist es ratsam bei solchen Passagen (SORRY WEILO) einfach das ESP auszumachen und zugleich in den "S" Mode zu wechseln. Dann hängt er schöner am Gas und ist direkter vom Ansprechverhalten.

Also meine MEGA-Drifts (Sorry noch einmal WEILO) und da könnte ihr Ralf fragen die waren echt schön, sind so zustande gekommen 😊

Also nicht streiten bitte.

Ich stimme Ezio bei der Ausstattung zu bis auf das Ersatzrad am Heck. Damit haben wir auf unserer Afrika-Reise keine guten Erfahrungen gemacht. Fragt mal T-Rack 😊

Ig

Eric

Beitrag von „Matthias“ vom 20. August 2009 um 15:51

Das wichtigste:

Island ist mit jedem Touareg gut machbar - die meisten Probleme kann ein - wenn schon nicht guter, dann wenigstens umsichtiger Fahrer vermeiden. Das größte Risiko ist den Motor zu ertränken. Alles andere lässt sich durch einen kurzen Werkstattaufenthalt, bzw Reifenkauf in Reykjavik wieder richten.

Für die ganz wilden Strecken halte ich (für Island) die Luftfederung am besten (kann bei Defekt zwar zum liegenbleiben führen - aber auch dass ist ja kein existenzielles Problem (auf Island). Dafür hat man im Zweifel mehr Bodenfreiheit.

Bei wirklich langen Reisen abseits der Zivilisation führt an Seikel kein Weg vorbei (das "expedition" Fahrwerk ist deutlich schlechter!)

Der R5 ohne DPF und der alte V6 sind die robustesten Motoren (R5 hat keinen Zahnriemen der evtl. durchrutschen kann, dafür einen Turbo), der V6 hat dafür einen Zahnriemen. Beide haben jedoch nur eine Luftansaugung (der V10 und auch der W12 (soweit ich weis) eine zweigeteilte Ansaugung (was die Schnorchelfrage erschwert).

Schnorchel muss nicht unbedingt sein, für die gaaaaaaanz tiefen Durchfahrten kann auch ein Flexschlauch an die Ansaugung angeschlossen werden.

Die Automatik macht es unbeschwert, jedoch ist sie durch mehr elektronische Verknüpfung auch störungsanfälliger im Wasser.

Der R5 hat den "Vorteil" der kleinen 16 Zoll Bremsanlage, da lassen sich sehr robuste Geländereifen aufziehen die auch international erhältlich sind. (Wir haben aber mit den 17Zoll (265/70/17) sehr gute Erfahrung gemacht, aufgrund der generell größer werdenden

Bremsanlagen auch bei Toyota verbreitet sich diese Größe international auch recht schnell.)

Für Modelle mit 18 Zoll Bremse (V10, W12) gibt es nur Kompromissreifen (siehe Transsyberia...) und den bauartbedingten Nachteil der niedrigeren Flanke. (also besser 2 Ersatzräder dabei haben)

U-Schutz unter Motor, Getriebe und Differenzial sollte für lange Touren sein, für den Rest ist es eher Kosmetik.

Der Reserveradhalter ist ganz praktisch, aber er ist nur für die T-Standard Rädergröße gemacht, größere (richtige) Räder gehen nur nach sehr massivem Umbau....

Meine persönliche Wahl für harte Touren wäre ein alter R5 (ohne DPF) mit Chip auf knapp 200PS), Schalter mit Stahlfelgen mit Seikel Fahrwerk. (Ersatzteile für Motor und Teile des Fahrwerks gibt es weltweit, da diese auch im T5 Transporter verbaut werden) Der ist fast allen 4x4 Off-Road gewachsen und deutlich Fahrdynamischer als die üblichen Verdächtigen.

Für Diftspaß ein alter BMW 325xi oder Audi 90 quattro mit ein paar Modifikationen.

Soweit mein Senf

Matthias