

Räder "flattern" >120 km/h

Beitrag von „the_brain“ vom 3. Mai 2010 um 21:07

Hallo,

ab etwa 120 km/h beginnt das Lenkrad zu Flattern. War bis heute zwei mal beim 😊

Beim ersten Termin wurden die Räder der Vorderachse gewuchtet. Keine Verbesserung.

Heute wurde ein anderer Radsatz aufgezogen und bei der Probefahrt wurde seitens der Werkstatt keine Veränderung mit dem neuen Radsatz festgestellt. Flattern weiterhin vorhanden.

Die Werkstatt empfindet dieses Vibrieren als nicht so gravierend, da es sich um ein SUV handele. Eine technische Anfrag an VW werde dennoch in die Wege geleitet.

Dieses Ergebnis finde ich unbefriedigend. Darf das Lenkrad bei der genannten Geschwindigkeit vibrieren? Ist das tatsächlich eine SUV-typische Begleiterscheinung?

Gruß,

Björn

Beitrag von „juma“ vom 4. Mai 2010 um 08:04

Servus,

[Zitat von the brain](#)

Hallo,

ab etwa 120 km/h beginnt das Lenkrad zu Flattern. [...]

Heute wurde ein anderer Radsatz aufgezogen und bei der Probefahrt wurde seitens der Werkstatt keine Veränderung mit dem neuen Radsatz festgestellt. Flattern weiterhin vorhanden.

[...]

nachdem das Verändern des Radsatzes keine Veränderung brachte, habe ich daraus mal ein eigenes Thema gemacht und das Unterforum gewechselt.

Hat jemand Ideen?

Beitrag von „Arndt“ vom 4. Mai 2010 um 09:29

Laß mal die Bremsen/Bremsscheiben intensiv untersuchen.

Beitrag von „goldiwind“ vom 4. Mai 2010 um 09:43

Hallo Björn,

ich würde auf jeden Fall die Querlenker, Spurstangen und Traggelenke usw. überprüfen lassen. Zusätzlich, wie schon Arndt geschrieben hat, noch die Bremsscheiben auf einen Höhen- bzw. Seitenschlag.

Falls sich das Lenkradflattern beim Bremsen (z.b. von 150 auf 120 km/h) noch verstärkt, sind es sehr wahrscheinlich die Bremsscheiben...

LG
Michi

Beitrag von „the_brain“ vom 4. Mai 2010 um 20:10

Hallo, heute mit anderer Werkstatt telefoniert.

Bremsen sollen als Ursache ausscheiden. Andernfalls sei auch eine Reaktion beim Bremsvorgang vernehmbar (welche ich definitiv nicht habe).

Meister tippt auf die Antriebswellen(gelenke). Was meint ihr?

Gruß,

B.

Beitrag von „goldiwind“ vom 4. Mai 2010 um 20:27

könnte meiner Meinung nach schon möglich sein. Bin zwar nicht so T-Reg erfahren, aber beim BMW war so etwas schon ohne weiteres möglich.

Eine Unwucht kann sich sehr schnell auf die Lenkung übertragen!

Das mit den Bremsen hatte ich ja auch so geschrieben, wie es deine Werkstatt dir gesagt hat.

Falls nichts gefunden wird, würde ich die Reifen an der Vorderachse am Fahrzeug Feinwuchten lassen. Ist zwar nicht gerade günstig, aber evtl. eine Lösung. Aber wie gesagt, erst, wenn sonst nichts gefunden wird!

LG

Michi

Beitrag von „the_brain“ vom 5. Mai 2010 um 15:06

ok, danke. werde die tipps bei gelegenheit einbringen. vw selbst hat auf werkstattanfrage zur einstellung/justierung der kardanwelle geraten. das wird jetzt bald gemacht werden. mal sehen, ob dies zur lösung des problems führen wird.

grüße

Beitrag von „Stein“ vom 5. Mai 2010 um 19:44

Schon mal die Spur und Sturz messen lassen?

Gruß
Eric

Beitrag von „the_brain“ vom 5. Mai 2010 um 19:57

Zitat von Stein

Schon mal die Spur und Sturz messen lassen?

Gruß
Eric

Hallo, nein. Wurde bisher nicht gemacht.

Scheint als ob der 😊 Spur und Sturz als ursächlich ausschliesst, denn sonst würde er sich vorher wohl nicht an die Kardanwelle machen oder?!

Grüße,

B.

Beitrag von „macko“ vom 5. Mai 2010 um 21:26

Hi,
wie lange hast Du den Wagen schon?
Wie kamen die Probleme? Plötzlich oder schleichend?

Hab letztens vorne neue Bremscheiben/klötze bekommen, beim Abholen des Wagens hatte ich auf der BAB auf ein Lenkradflattern ab 120 km/h. Ich hab dann mal bis 200 beschleunigt und mehrmals (leicht) gebremst. Kurze Zeit später war das Problem weg.

Also kann schon ein Zusammenhang Bremscheiben und Flattern bestehen...

gruss
marco

Beitrag von „the_brain“ vom 6. Mai 2010 um 09:21

[Zitat von macko](#)

Hi,
wie lange hast Du den Wagen schon?
Wie kamen die Probleme? Plötzlich oder schleichend?

Hab letztens vorne neue Bremscheiben/klötze bekommen, beim Abholen des Wagens hatte ich auf der BAB auf ein Lenkradflattern ab 120 km/h. Ich hab dann mal bis 200 beschleunigt und mehrmals (leicht) gebremst. Kurze Zeit später war das Problem weg.

Also kann schon ein Zusammenhang Bremscheiben und Flattern bestehen...

gruss
marco

Alles anzeigen

Hallo,

habe den Wagen seit etwa drei Wochen. Der Dicke wurde mit nur etwa 1600 km beim Händler gekauft und ist - bis auf diesen Fehler - neuwertig. Er hatte eine längere Standzeit beim Verkäufer. Diese Standzeit mag auch etwas dazu beigetragen haben?!

Da ich Garantie habe, verlasse ich mich wie gesagt auf die Fehlereingrenzung des :), der die Scheiben wohl nicht als ursächlich betrachtet.

Ich hielt es aber auch für möglich, dass es sogar ein Höhengschlag in einer Scheibe sein könnte. Nur dann solle man auch beim Bremsen ein Rubbeln verspüren.

Gruß

Beitrag von „macko“ vom 6. Mai 2010 um 10:39

Guten Morgen.

Aha.

Also Höhengschlag in einer Scheibe ist imho äußerst unwahrscheinlich.

Reifen sagtest du wurden schon wechselt, sind das jetzt Neue oder von einem anderen (Standfahrzeug)?

Kardanwelle halte ich fast für ausgeschlossen, da dann vermutlich die Unwucht ins ganze Fzg übertragen werden müsste und nicht nur auf die VA.

Ich tippe auf Bremsen vorne oder Rad/Reifen. Noch dazu hatte ich ja auch das Flattern nach dem Bremsenwechsel. Evtl. ist da ein Kolben fest durch die Standzeit o.ä..

Justierungen an Kardanwelle etc. können erst Recht neue Unwuchtprobleme hervorrufen, denn original ist das denke ich schon top abgestimmt worden.

gruss
marco

Beitrag von „the_brain“ vom 8. Oktober 2010 um 21:49

hallo, möchte das Thema nach oben holen, um eventuell eine weitere Diskussion anzuregen. Der Dicke zickt weiterhin bei Geschwindigkeiten von mehr als etwa 110 km/h, was sich in einem unruhigen, zitterigen Lenkrad bemerkbar macht. Innerstädtisch und auch bis ca. 100 km/h ist keine Auffälligkeit spürbar, das Lenkrad ist ruhig.

Wenn jemand diese Problematik und eventuelle Fehlerquellen kennt, bitte ich um einen Hinweis auf mögliche Abhilfemaßnahmen.

vielen dank!

lg

Beitrag von „SOA“ vom 8. Oktober 2010 um 22:02

110 km/h könnte eine klassische Reifen Unwucht sein. Lass eventuell mal Deine Vorderräder nachwuchten.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „the_brain“ vom 8. Oktober 2010 um 22:07

Habe die Vorderräder diese Woche zwei mal wuchten lassen. Die Wahrscheinlichkeit, dass es eine radbezogene Unwucht gibt, ist meiner Meinung nach nicht (mehr) sehr groß. Aber danke für Deinen Hinweis!

Beitrag von „SOA“ vom 8. Oktober 2010 um 22:30

Das spricht entweder für die Inkompetenz der Werkstatt oder sehr schlechte Reifen... Oder es ist tatsächlich etwas anderes, was ich bei der Geschwindigkeit des Auftretens aber eigentlich nicht unbedingt glaube.

Hast Du einmal versucht Vorder- und Hinterräder zu tauschen? Das liefert dann einen Hinweis, ob es an den Reifen oder etwas anderem liegt.

Lenkradschwingungen durch die Bremsscheiben treten eigentlich nur auf, wenn man die Bremse betätigt bzw. sie sollten dadurch schlimmer werden. Wenn das Lenkrad auch ohne jegliche Bremsbetätigung vibriert, bleibe ich bei meiner Reifentheorie.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „Franks“ vom 8. Oktober 2010 um 22:59

[Zitat von the brain](#)

... Innerstädtisch und auch bis ca. 100 km/h ist keine Auffälligkeit spürbar, das Lenkrad ist ruhig....

Jau, bei mir fängt es auch immer an zu flattern, wenn ich mit 110km/h durch die Innenstadt fahre 😊

Mal im Ernst, die Reifen (bzw. eine Unwucht eben dieser) halte ich auch für sehr wahrscheinlich. Jedes Mal, wenn meine VW Vertragswerkstatt die Reifen umsetzt und wuchtet, habe ich das gleiche Problem. Wenn dann mein Reifen-Spezi richtig wuchtet, ist der Spuk vorbei. Fahr' doch mal zum Auswuchten zu einem anderen Reifendienst.

Gruß

frank

Beitrag von „ap11“ vom 9. Oktober 2010 um 08:57

[Zitat von Franks](#)

.....

Mal im Ernst, die Reifen (bzw. eine Unwucht eben dieser) halte ich auch für sehr wahrscheinlich.....

frank

Er hatte doch aber im 1.Beitrag geschrieben ,dass die Unwucht mit einem anderen Radsatz genau die Gleiche ist. Spricht das nicht doch eher für eine Unwucht an den Scheiben?

Beitrag von „the_brain“ vom 9. Oktober 2010 um 09:16

Das Zittern trat bisher bei drei verschiedenen Radsätzen auf. Entweder waren die alle schlecht gewuchtet (unwahrscheinlich, aber dennoch möglich) oder das Problem sitzt woanders.

Beitrag von „Jekyll & Hyde“ vom 9. Oktober 2010 um 11:16

Das würde ich auch sagen, das ist wohl unwahrscheinlich.

Zittert nur die Lenkung oder das ganze Auto?

Wenn nur die Lenkung zittert, wird es von der Vorderachse kommen.

Da Du schreibst, das es nicht beim Bremsen auftritt, werden es auch nicht die Bremsscheiben sein.

Dann bleiben nur noch die Antriebswellen und Lager.

Wenn die Antriebswellen nicht beschädigt sind, fallen die auch raus.

Es tritt ja erst ab ca. 120 km/h auf, da muß schon sehr genau gesucht werden, um da etwas zu finden. Nur mit drücken und wackeln, wird da keiner etwas finden.

Damit würde ich in eine Werkstatt fahren, die viel mit T macht. Das der Meister da vielleicht schon eine Ahnung hat und gezielt sucht.

Ich einer normalen Werkstatt suchen und probieren sie und Du muß es zahlen.

Viel Erfolg Sönke

Beitrag von „the_brain“ vom 9. Oktober 2010 um 12:05

Es zittert nur die Lenkung.

Mittlerweile ist das Zittern schon reduziert, aber eben immer noch vorhanden. Insgesamt ist es nicht akzeptabel für einen neuwertigen T.

Und ja, es tritt nicht beim Bremsen auf.

Welche Werkstatt in und um Berlin kennt sich gut mit dem Touareg aus?

Beitrag von „ap11“ vom 9. Oktober 2010 um 12:59

[Zitat von the brain](#)

Es zittert nur die Lenkung.

.....

Und ja, es tritt nicht beim Bremsen auf.

.....

Eine Unwucht in den Bremscheiben müßte man doch auch am Lenkrad bemerken,wenn man nicht bremst?!

Beitrag von „ak0303“ vom 9. Oktober 2010 um 13:14

Habe einen ähnlichen Fall in einer Autosendung gesehen, es war glaube das Radlager.....

Beitrag von „ap11“ vom 9. Oktober 2010 um 13:18

[Zitat von ak0303](#)

Habe einen ähnlichen Fall in einer Autosendung gesehen, es war glaube das Radlager.....

Wenn es ein kaputtes Radlager ist,dann verändert sich das Geräusch beim Lenken.Ob es dabei eine Unwucht geben kann ,weiß ich allerdings nicht.

Beitrag von „the_brain“ vom 9. Oktober 2010 um 13:49

Vielleicht sind es auch die Antriebswellen(gelenke?) oder nur eines davon, das aufgrund der Standzeit gelitten hat?

Beitrag von „Humvee“ vom 9. Oktober 2010 um 13:51

Hallo,
hatte dieses Problem auch mal, zwar bei einem anderen Fahrzeug, aber nach dem Spur und Sturz eingestellt wurde, war wieder alles OK.

Beitrag von „the_brain“ vom 25. November 2010 um 10:29

Hallo,

leider gibt es für uns keinen positiven Verlauf bezüglich der Fehlerbehebung an unserem Touareg.

Die Situation stellt sich wie folgt dar.

Der Touareg gibt bei einer Geschwindigkeit ab etwa 120 km/h derartige Vibrationen ab, sodass das Lenkrad in Unruhe gerät, was ich hier bereits als "Zittern" oder auch "Flattern" bezeichnet hatte.

Dabei (ab 120km/h) wackelt auch die Rückenlehne des unbesetzten Beifahrersitzes so deutlich, dass es mit bloßem Auge problemlos sichtbar ist. Fühlbar ist dieses Phänomen an der Rückenlehe natürlich auch deutlich.

Ein Kribbeln ist in dieser Situation teilweise selbst am Körper spürbar, wenn auch nur leicht.

Bevor ich auf die Haltung von VW eingehe, möchte euch ernsthaft fragen:

umschreiben die von mir geschilderten Symptome den Serienstand bzw. "Normalzustand" eines neuwertigen Touareg?

Danke,

LG

Björn

Beitrag von „khclp“ vom 25. November 2010 um 10:47

Moin Björn,

wenn du sagst fast neuwertiger Touareg dann würde ich ohne lange zu überlegen zum 😊 fahren und das beheben lassen. Der Zustand ist nicht normal und muss von dir auch nicht so hingenommen werden. Du solltest unbedingt auf Behebung des Fehlers drängen ohne wenn und aber. Meiner ist hier im Forum einer der ältesten Dicken und hat in dieser Art und Weise noch keine Probleme gemacht egal welchen Radsatz ich fahre (20" Winterbereifung, 18" Geländebereifung usw.) ich habe nie ein flattern oder vibrationen egal bei welcher Geschwindigkeit.

Sollte keine Besserung eintreten würde ich das Fahrzeug wandeln.

LG Kurt



Beitrag von „the_brain“ vom 25. November 2010 um 10:54

Hallo Kurt,

ich danke Dir für die Deinen Dicken betreffende Information!

LG

Björn

Beitrag von „macko“ vom 25. November 2010 um 16:28

Hi,

so ein starkes Flattern KANN nicht normal sein. Ich hatte die wackelnde Beifahrerlehne, als ich einen Reifensatz mit Standplatten (falsche Lagerung, im Inet gekauft...) montiert hatte.

Notfalls geh zu nem anderen Händler, lass Dich nicht abwimmeln.

Edit:

Im ersten Beitrag schreibst Du, dass ein anderer Radsatz keine Veränderung brachte laut der Werkstatt. Warst du bei der Probefahrt dabei oder war das nur die Aussage vom Händler??????

gruss

marco

Beitrag von „the_brain“ vom 25. November 2010 um 21:47

Hallo,

die "Abwimmelversuche" sind dreist und eigentlich unglaublich.

Ist das der Service der Volkswagen AG ???

Es fand eine gemeinsame Probefahrt mit einem Volkswagen-Außendienstmitarbeiter, einem Werkstattmeister eines größeren VW-Servicebetriebes und mir statt.

Der Beifahrersitz blieb in der gesamten Zeit unbesetzt. Die deutliche Zittern der Rückenlehne wurde nicht geleugnet. Das Zittern des Lenkrades wurde ebenso relativiert.

1.

Es ist für mich nicht nachvollziehbar, wieso mir die Volkswagen AG einen Außendienstmitarbeiter schickt, der sich meines Problem es annehmen soll, der den Kunden aber abblitzen lässt, obwohl das technische Problem so offensichtlich ist, dass er es gar nicht ganz leugnen kann.

Was soll ich davon halten, dass ein technischer Außendienstmitarbeiter deutliche Fehlersymptome am Touareg als "im grünen Bereich" liegend abtut und danach anmerkt, dass er nicht wüßte, wo er anfangen sollte zu prüfen.

Zitat:

"Das kann der Motor sein, das kann das Getriebe sein, das kann das Fahrwerk sein, das könnte alles sein...da können Sie sich ja gleich ein neues Auto kaufen."

2.

Ich verstehe zudem einen Werkstattmeister nicht, der mir als Kunde offenbart, dass er mir bei diesen Symptomen nicht "weiter helfen kann". Das impliziert, dass er die wackelnde Lehne ebenso wahrgenommen hat, siehe oben. Dabei handelt es sich nicht um den Betrieb, bei dem ich den Touareg gekauft hatte.

Ist das ungewöhnlich oder im Endeffekt ein typisches Gebahren?

Danke!

Liebe Grüße,

Björn

@ macko:

der Touareg wurde über einige Werkstatttermine behandelt, kurz nachdem wir ihn mit 1500 km !!! gekauft hatten. ich war damals bei den ersten Probefahrten nicht dabei. Jedoch hatte sich nach diesen Serviceterminen insgesamt eine Besserung eingestellt. Es waren einige Einstellarbeiten erfolgt damals.

Beitrag von „macko“ vom 25. November 2010 um 22:46

Hi,

Hat sich mit dem Wechsel auf Winterreifen was geändert, oder hast du noch nicht gewechselt?

Ja, das mit dem Außendienstler kenn ich auch, seit märz warte ich auf eine schriftliche Bestätigung, dass mein Problem (Differentialgeräusch) normal ist...

Gruss

Marco

Beitrag von „the_brain“ vom 25. November 2010 um 22:59

Hallo,

mit dem Wechsel auf Winterräder hat sich nichts geändert.

Wenn ich höre, dass der Fahrbahnbelag die Ursache des Ganzen sein soll, gebe ich mich geschlagen. Was sollte ich noch darauf erwidern?

Gruß,

Björn

Beitrag von „Rainer S“ vom 26. November 2010 um 08:28

Hallo Björn,

hast Du mal nach den Bremsscheiben schauen lassen?
Auswuchten oder Hitzeschlag?

Beitrag von „the_brain“ vom 26. November 2010 um 09:00

Hallo Rainer,

es gab bisher mehrere Werkstattaufenthalte/Nachbesserungsversuche. Dabei wurde die Bremsanlage als mögliche Fehlerquelle immer ausgeschlossen.

Der Verkäufer weigert sich jedoch zum jetzigen Zeitpunkt das Problem noch anzuerkennen. Er sieht demnach auch keine Veranlassung, die Bremsanlage zu untersuchen oder irgendetwas anderes zu tun.

Wie geschildert, weigert sich auch der Volkswagen-Außendienstmitarbeiter, das Problem als solches einzustufen, siehe oben.

In der jetzigen Situation müsste ich daher einen Reparaturauftrag persönlich geben und auch bezahlen. Das will ich nicht. Denke eher, dass Volkswagen einen Kunden verlieren wird und dass ich es so halten werde, wie Kurt es oben geschrieben hat.

LG

Björn

Beitrag von „Jekyll & Hyde“ vom 26. November 2010 um 09:24

Hallo,

wenn Du schon soweit bist, würde ich einen Sachverständigen von einem großen Verein aufsuchen und das Problem untersuchen lassen.

Wenn der etwas findet, was auch immer, noch ein mal zur Werkstatt. Ist da keine reaktion, ab zum Anwalt.

Die verkasern Dich doch, und zum Schluß bleibst Du auf den kosten sitzen.

Ich wünsch Dir trotz dem ein schönes Wochenende, Sönke

Beitrag von „macko“ vom 26. November 2010 um 09:44

Guten Morgen,

also wenn die Situation so ist, würde ich auch langsam mal zum Anwalt gehen.

Es geht ja nicht um 2,50 Euro und auch nicht um ein altes Auto....

just my 2 cent
marco

Beitrag von „the_brain“ vom 18. Dezember 2010 um 10:09

Hallo,

möchte hier noch ein mal auf meine Problematik mit der "Unruhe im Lenkrad" eingehen und es mit der Schilderung einer anderen Symptomatik versuchen. Vielleicht fällt jemandem von euch etwas dazu ein?

Der T gibt auch im Stadtverkehr, bei niedrigeren Geschwindigkeiten, Rätsel auf. Ich schildere das mal.

Es ist so, dass ab einer Drehzahl von ca. 1700 U/min bis etwas über 2000 U/min im Stadtverkehr zwar kein Flattern des Lenkrades auftritt, aber an diesem und im Fußraum deutliche Vibrationen zu vernehmen sind.

Diese Vibrationen sind so hochfrequent, dass es z.B. kurz im linken Fuß zu kribbeln beginnt.

Das Lenkrad fühlt sich in diesem Bereich ähnlich an, einfach sehr unangenehm.

Trenne ich während der Fahrt Motor und Antrieb mit Einlegen von "N" und lasse den T mit ca. 55 km/h rollen während ich den Motor kurz bis auf 2500 U/min hochdrehe, ist von Vibrationen rein gar nichts zu spüren.

Gibt das Aufschluss, kann jemand mit dieser Symptomatik etwas anfangen bzw. etwas eingrenzen?

Danke!

LG

Beitrag von „Bernd S“ vom 18. Dezember 2010 um 10:29

Möglicherweise ein Problem mit dem Wandler?

Beitrag von „the_brain“ vom 18. Dezember 2010 um 17:25

Vom Motor wird es wohl nicht herrühren, denke ich.

Aber wenn es der Wandler bzw. Getriebe ist, wird die Lösung nicht weniger kompliziert sein. Oder?

Beitrag von „SOA“ vom 18. Dezember 2010 um 17:47

Hallo,

als Erstes kannst Du einmal schauen, ob Dein Problem drehzahl- oder fahrgeschwindigkeitsabhängig ist. Tritt es nur im Stadtverkehr bei einer bestimmten Geschwindigkeit auf oder in verschiedenen Gängen immer bei der gleichen Drehzahl (schalte einmal manuell in benachbarte Gänge und fahre genau den gleichen Drehzahlbereich ab)?

Wann treten die Vibrationen auf? Zug, Schub, Konstantfahrt? Viel Gas oder wenig Gas? Geradeaus oder in Kurven?

Da Du von "N" schreibst handelt es sich also um ein Automatikgetriebe?

Viele Grüße

Sven

Beitrag von „the_brain“ vom 18. Dezember 2010 um 18:59

Hallo Sven,

ja, es handelt sich um einen V6 TDI mit Automatikgetriebe.

Was feststeht, ist, dass sich die Problematik

-bei Stadtfahrten in starken Vibrationen im Fußraum und am Lenkrad äußert. Dies beim Fahren in "D" in immer demselben Drehzahlbereich, so ab etwa 1700 bis 2000 U/min, immer beim

Beschleunigen.

Ob es in allen Fahrstufen auftritt, weiß ich gerade nicht.

-bei Autobahnfahrten ab 120 km/h (also so um die 2000 U/min?!) eine Unruhe ins Lenkrad kommt, die sich als leichtes Zittern des Lenkrades beschreiben lässt. Daneben zittert auch die Lehne des Beifahrersitzes...der Innenraum fühlt sich teilweise an, als würde da ein Kriechstrom durchfließen.

In Kurvenfahrten ist mir bisher keine Veränderung aufgefallen.

Gruß,

Björn

Beitrag von „the_brain“ vom 19. Dezember 2010 um 16:50

Die Probleme werden meiner Meinung nach nur unter Last spürbar.

Wofür und wogegen spricht der bisherige Kenntnisstand?

Jemand noch eine Idee?

Gruß

Beitrag von „SOA“ vom 19. Dezember 2010 um 17:49

Hallo,

wenn es eher fahrstufenunabhängig ist, deutet es auf Triebstrangprobleme wie Verteilergetriebe, Kardanwelle, Achsgetriebe oder Seitenwellen hin.

Wenn es aber in verschiedenen Fahrstufen immer bei der gleichen Drehzahl auftritt eher auf Motor, Wandler, Getriebe.

Wenn es unter Last schlimmer wird, passt das auch zu Problemen im Triebstrang.

Dazu würde auch passen, dass es eher feine, hochfrequente Vibrationen sind. Probleme mit Rädern/Reifen sind eher niederfrequent wie ein Schütteln und Vibrieren.

Ich würde als erstes einmal das Kardanwellenmittenlager und die Kardanwelle an sich prüfen lassen. Wenn da alles i.O. ist, bräuhete man schon einen sehr erfahrenen Schrauber, der das

weiter eingrenzen kann.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „the_brain“ vom 19. Dezember 2010 um 18:05

Hallo,

also es tritt in verschiedenen Fahrstufen immer im selben Drehzahlbereich auf.

Es ist ein feines, hochfrequentes Vibrieren, ja.

Spricht es nicht gegen den Motor als Verursacher, wenn ich Motor und Getriebe beim Rollen des Fahrzeugs durch "N" trenne und dabei kein Vibrieren feststelle ?

Wer kennt einen eigentlich eine sehr gute Werkstatt in oder um Berlin??

Beitrag von „SOA“ vom 19. Dezember 2010 um 18:42

[Zitat von the brain](#)

Spricht es nicht gegen den Motor als Verursacher, wenn ich Motor und Getriebe beim Rollen des Fahrzeugs durch "N" trenne und dabei kein Vibrieren feststelle ?

Eigentlich eher im Gegenteil, wenn Du in "N" schaltest nimmst Du die Last vom Motor und trennst den Übertragungspfad über den Triebstrang. Wenn die Vibrationen in "N" also weg sind, spricht das eher dafür dass es am Motor liegt.

Beim V6 TDI bin ich mir nicht sicher, aber bei einigen Motoren gibt es vorne an der Kurbelwelle einen Schwingungsdämpfer. Vielleicht ist der defekt?

Im Wandler gibt es auch Mechanismen zur Schwingungsdämpfung, dass wäre der zweite Verdächtige. Dass es am Aggregat selber liegt, glaube ich eher nicht.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „macko“ vom 19. Dezember 2010 um 18:55

[Zitat von SOA](#)

Dass es am Aggregat selber liegt, glaube ich eher nicht.

Hi,
wieso nicht? Stichwort Injektoren...

gruss

Beitrag von „the_brain“ vom 19. Dezember 2010 um 19:01

Hallo,

wenn es an den Injektoren liegen würde, müsste es doch fernab der Vibrationen einige andere Auffälligkeiten geben?

Beitrag von „SOA“ vom 19. Dezember 2010 um 19:03

[Zitat von macko](#)

Hi,
wieso nicht? Stichwort Injektoren...

gruss

Wenn es an der Gemischaufbereitung liegt, würde ich damit rechnen, dass der Motorlauf insgesamt schlechter ist und nicht nur bei einer bestimmten Drehzahl Vibrationen auftreten. Aber ausschließen will ich das natürlich auch nicht...

Beitrag von „the_brain“ vom 30. Dezember 2010 um 13:05

Hallo,

habe eine Frage zum Turbo des V6 TDI.

Ab welcher Motordrehzahl springt denn der Turbo an und in welchem Drehzahlbereich arbeitet er?

Danke!

LG

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 30. Dezember 2010 um 15:06

[Zitat von the brain](#)

Hallo,


habe eine Frage zum Turbo des V6 TDI.

Ab welcher Motordrehzahl springt denn der Turbo an und in welchem Drehzahlbereich arbeitet er?

Danke!

LG

Hi!

Suche bitte einen passenden Thread oder erstelle ein neues Thema.  Hier geht es um das besagte Thema wie es oben steht. Und ich glaube nicht das die Räder flattern weil der Turbo läuft.

LG

Manu

PS. Der Turbo läuft immer, du meinst bestimmt wann der maximale Ladedruck anliegt!

Beitrag von „the_brain“ vom 30. Dezember 2010 um 15:32

Hallo,

dass die Räder flattern hatte ich auch nie so geschrieben, mein Titel wurde angepasst.

Es ist vielmehr so, dass der T starke Vibrationen ans Lenkrad und in den Innenraum abgibt (Ja, ok, diese Vibrationen führen m.E. nach bei höheren Geschwindigkeiten zu einem leichten Flattern - ob a Lenkrad oder an den Rädern oder an beidem).

Aus meiner Sicht geschieht das halt immer in einem bestimmten Drehzahlbereich und dieser Bereich könnte der sein, in welchem das größte Drehmoment abgegeben wird. Und genau das war meine Frage. Ob zwischen den Vibrationen und dem Einsetzen des Turbos ein Zusammenhang bestehen kann?

LG

Zitat von T-Bone Shifter

Hi!

Suche bitte einen passenden Thread oder erstelle ein neues Thema. 🤖 Hier geht es um das besagte Thema wie es oben steht. Und ich glaube nicht das die Räder flattern weil der Turbo läuft.

LG

Manu

PS. Der Turbo läuft immer, du meinst bestimmt wann der maximale Ladedruck anliegt!

Beitrag von „SOA“ vom 30. Dezember 2010 um 16:22

Hallo,

der Turbo arbeitet im ganzen Drehzahlband mit und hat den größten Ladedruck in der Regel ab der Drehzahl des maximalen Drehmoments, also ca. 2.000 1/min.

Das passt also schon ganz gut zu Deinem Problembereich und führt uns dann wiederum zum Antriebsstrang.

Neben den bereits genannten Verdächtigen kommen auch die Gelenk-, Kardanwellen und die Aggregatelagerung (Motor, Getriebe, Differentiale) als Problem in Frage.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „the_brain“ vom 30. Dezember 2010 um 22:14

gut,

demnach kann man den Ursacheherd also ein wenig eingrenzen.

mal sehen, ob es hier eine werkstatt gibt, die den fehler lokalisieren kann.

könnte der fehlerspeicher etwas dazu mitteilen?

gruß

Beitrag von „SOA“ vom 31. Dezember 2010 um 09:18

Fehlerspeicher auslesen lohnt immer.

Insbesondere in Frage kommen dann Motor-, Getriebe- und Sperrensteuergeräte. Aber der Händler wird hoffentlich einen kompletten Auszug erstellen und dann muss man mal sehen.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „stern“ vom 3. Januar 2011 um 14:14

[the_brain](#),

wie lange hat den Touareg gestanden, ohne gefahren zu werden?

Meiner Meinung könnte es mit großer Wahrscheinlichkeit an der hinteren Karadanwelle liegen.

Es ist auch typisch das bis 2000 Umdrehungen so gut wie nichts zu spüren ist, erst wenn du bei ca 3000 Umdrehungen fährst und mehr, müßte man die Vibrationen spürbar merken. Selbst wenn die Werkstatt sich optisch die Kardanwelle anschaut, muß man so nichts sehen. Erst im Fahrbetrieb (rotieren der Kardanwelle) oder Simulation würde man das "Ausschlagen" sehen können. Das Mittellager ist eine Schwachstelle, bzw das Gummitteil, das mit der Zeit porös werden kann und dann die Dämpfungswirkung nicht mehr hat und eher ausschlägt (Eigenresonanz der Welle kritisch ab bestimmter Drehzahl !!!). So zumindest die Theorie 😊

Beitrag von „the_brain“ vom 15. Januar 2011 um 15:48

Hallo,

wer kann mir einen

öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen / Gutachter

empfehlen, der Schäden am Motor / Antrieb / Getriebe eruieren kann?

Es ist aus meiner Sicht notwendig, dass ich jemanden finde, der sich mit dem Touareg auskennt und möglichst "tief in die Materie eindringt". Der Fehler ist nicht unbedingt auf den ersten Blick ersichtlich und konnte bisher von verschiedenen Werkstätten nicht herausgefunden werden. Kann mir auch vorstellen, dass es vielleicht einen Sachverständigen gibt, der aus dem Motorsport kommt und daher auch fundierte Kenntnisse besitzt.

Bin für Tips wirklich dankbar, gerne per PN.

Liebe Grüße

Beitrag von „the_brain“ vom 16. Januar 2011 um 11:05

Hallo,

wer kann helfen?

Beitrag von „Powerbauer“ vom 27. Januar 2011 um 20:14

Hallo Björn,

ich habe leider keinen Sachverständigen für dich. Habe aber genau das gleiche Problem bei meinem v6tdi mit Automatik. Die Vibrationen konnte man am Mitteltunnel, Innenspiegel, Beifahrersitz, Lenkrad und dem gesamten Fußraum spüren. Nach vielem hin und her mit VW und der Werkstatt, wurde bei meinem T. die Kardarnwellen ausgetauscht. Seit dem sind die Vibrationen weniger geworden, weg sind sie aber nicht. Ich habe mich damit abgefunden und muß noch 1 Jahr durchhalten. Leasing läuft aus. Mein Touareg knirscht und knarzt an allen Ecken und Kanten. Für ein 70.000,- Euro Auto lächerlich. Meine Leidenszeit geht schon länger, da ich schon vorher einen Touareg hatte. Nur Probleme. Schade, bin ansonsten ein Fan vom Dicken.

Gruß Axel

Beitrag von „the_brain“ vom 28. Januar 2011 um 23:12

Hallo,

nach einer weiteren Werkstattodyssee gibt es mal wieder ein wenig Hoffnung am Ende des Tunnels.

Ausgangssituation: "Flattern" des und Vibrationen am Lenkrad(es) vor allem bei höheren Geschwindigkeiten - siehe Threadthema.

"Nebenkriegsschauplatz": defekter Kompressor Luftfahrwerk. Sodann Austausch durch neuen Kompressor. "Folgesymptomatik": starkes Vibrieren des Lenkrades auch bei Bremsvorgängen (nicht nur unter Last) auf der Autobahn.

Dazwischen die Überzeugung, das VTG sei der Unruhe- und Vibrationsverursacher. Austausch des VTG. Keine Besserung.

Weiterer Lösungsvorschlag vom Markenvertreter: Austausch der Bremscheiben würde Abhilfe v. a. beim Bremsen aus höheren Geschwindigkeiten schaffen-> Vermutung einer Unwucht der Scheiben.

Persönliche Abhilfemaßnahme:

Mit einem Reifenluftdruck um die 3,5 bar an der VA hatte ich bei der heutigen Probefahrt bei Bremsvorgängen aus höheren Geschwindigkeiten keinerlei Flattern mehr. Eine Unwucht der Bremscheiben kann ja dann auch nicht ursächlich gewesen sein. Auch das Vibrieren des Lenkrades bei um die 120 km/h war zeitweise nicht mehr wahrnehmbar.

Welche Interpretationen sind nach dem Gesagten zulässig?

Gruß!

Beitrag von „the_brain“ vom 2. Februar 2011 um 21:36

[Zitat von stern](#)

[the_brain](#),

Meiner Meinung könnte es mit großer Wahrscheinlichkeit an der hinteren Kardanwelle liegen. Es ist auch typisch das bis 2000 Umdrehungen so gut wie nichts zu spüren ist, erst wenn du bei ca 3000 Umdrehungen fährst und mehr, müßte man die Vibrationen spürbar merken. Selbst wenn die Werkstatt sich optisch die Kardanwelle anschaut, muß man so nichts sehen. Erst im Fahrbetrieb (rotieren der Kardanwelle) oder Simulation würde man das "Ausschlagen" sehen können. Das Mittellager ist eine Schwachstelle, bzw das Gummiteil, das mit der Zeit porös werden kann und dann die Dämpfungswirkung nicht mehr hat und eher ausschlägt (Eigenresonanz der Welle kritisch ab bestimmter Drehzahl !!!). So zumindest die Theorie 😊

Hallo, der Wagen stand schon eine Weile, so genau weiß ich es nicht. Er war bei Kauf knapp zwei Jahre alt.

Kann ich davon ausgehen, dass sich ein Defekt an der Kardanwelle mit einem sehr feinen Vibrieren im Lenkrad bemerkbar macht?

Oder müssten dann grobere Vibrationen auftreten?

Wie fühlen sich solche Vibrationen an?

Danke!

Gruß!

Beitrag von „the_brain“ vom 25. April 2011 um 09:12

Guten Morgen,

werde mich vom V6 TDI auf Grund der genannten Symptome, die bis heute nicht in den Griff zu bekommen sind, trennen.

Am Samstag konnte ich beim 😊 einen V10 TDI mit geringer Laufleistung Probe fahren.

Verwundert musste ich zur Kenntnis nehmen, dass auch das Lenkrad des V10 auf der Autobahn ab etwa 100 Km/h zu zittern begann. Mit diesem und ähnlichen Problemen am V6 TDI schlage ich mich seit etwa einem Jahr herum und nun offenbart auch ein V10 eine solche Zittererei am Lenkrad.

-> Unwucht der Vorderräder?

Beobachtete dann auch, dass sich die gesamte Karosserie des V10 beim Hochdrehen des Motors im Stand aufschaukelte.

-> Unwucht der Kardanwelle?

Habe ich einfach Pech gehabt oder muss man beim GP wirklich lange nach einem funktionierendem Auto suchen?

Weshalb steht ein gebrauchter V10 bei einem VW-Markenvertreter zu einem Preis von über 50 T Euro, der anscheinend nicht richtig eingestellt ist?

Soll ich mich lieber nach einem TII umsehen?

Danke,

viele Grüße!

Beitrag von „EzioS“ vom 25. April 2011 um 09:54

Du solltest vielleicht noch den "Oberhandwerkern" eine Chance geben, nämlich der Schiedsstelle des KFZ-Gewerbes. Jegliches Ergebnis ist bindend für den ausführenden Händler/Werkstatt.

<http://www.kfz-schiedsstellen.de/>

Ein ähnliches Problem habe ich seit neuestem auch, vieles spricht für Kardanwellenmittellager bei Dir, ist halt ein neuralgischer Punkt beim Dicken.

In any case Anwalt einschalten, nur der ist emotionslos gegenüber VW und Händler.



Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 16:59

Hallo,

weiterhin habe ich ein "dickes" Problem mit dem Touareg und erhoffe mir von euch den ein oder anderen Lösungsansatz.

Der V6 TDI läuft mittlerweile bis auf ein Problem gut.

Sämtliche Radunwuchten wurden bereits im Februar eliminiert - dem Sachverständigen sei Dank.

Der Motor bekam zuletzt einen neuen Kettentrieb und verursacht nun keine Schleifgeräusche mehr.

Nun kommt die Problemschilderung:

bis Tempo 140 lässt sich der Dicke gut fahren.

Ab dieser Geschwindigkeit beginnt er im Innenraum massiv zu dröhnen/brummen und zu vibrieren. Dabei spürt man sowohl als Fahrer als auch als Beifahrer eine "unruhige" Sitzfläche, die Bereiche des Bodenblechs vibrieren auf beiden Seiten und auch der Staufachdeckel in der Mitte des Armaturenbretts zittert hochfrequent. Alles fühlt sich wie bei einer Unwucht der Räder an.

Eine Unwucht der Vorderräder kann jedoch ausgeschlossen werden.

Die geschilderten Vibrationen treten auch bei eingelegerter Stufe "N" auf.

Der Touareg bremsst einwandfrei, es treten beim Verzögern keinerlei Nebenerscheinungen auf.

Zudem kann ich seit kurzem ein leicht jaulendes Geräusch beim Fahren unter Last hören. Ich weiss nicht, ob das von Relevanz sein kann?

Hat jemand eine Idee, was diese Vibrationen verursachen könnte?

Viele Grüße und vielen Dank!

Beitrag von „EzioS“ vom 21. August 2011 um 17:20

Was genau hat der Gutachter denn festgestellt??!!



Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 17:31

Hallo, der Gutachter bestätigte mir die Mangelhaftigkeit des Touareg hinsichtlich der Schleifgeräusche und hinsichtlich der eben von mir geschilderten Vibrationen. Zuvor hatte er eine Unwucht der Räder festgestellt und beseitigen lassen. Ich fuhr also etwa 20000 KM mit "Unwuchtvibrationen", weil keine der von mir gewählten Werkstätten in der Lage war, meine Räder zu wuchten.

Jemnd eine Idee, woher die beschriebenen Phänomene herrühren könnten?

Beitrag von „weißer man“ vom 21. August 2011 um 17:31

hast du es schonmal mit feinauswuchten probiert? dabei werden deine Räder ausgewuchtet, bei eingebauten zumstand somit werden bremscheiben Antriebswelle und andere Rotierende

Teile mit ausgewuchtet.

Kannst Du versuchen die Drehzahl die du bei über 140 Km/h hast auch mal in einem anderen Gang zu fahren z.B. 2 oder 3 Gang? Sind die Vibrationen auch noch da? Wenn ja dann ist das Problem warscheinlich zwischen Motor und Differential liegt. Wenn immer sie weg ist es ziemlich sicher nach dem Differential zu den Rädern hin da hilft dann das Feinwuchten. Ich meine, das Euromaster diese Feinauswuchtaschienen hat. Musst dich mal in deiner Umgebung umhören.

Sry wenn auf das hier schon eingegangen wurde, ich habe mir nicht jede seite durchgelesen.

Beitrag von „Darragh“ vom 21. August 2011 um 17:32

Zitat von the brain

Hallo,

weiterhin habe ich ein "dickes" Problem mit dem Touareg und erhoffe mir von euch den ein oder anderen Lösungsansatz. [...]

[...]Hat jemand eine Idee, was diese Vibrationen verursachen könnte?

Viele Grüße und vielen Dank!

Sorry, aber ich verstehe deine Frage nicht so ganz.... 😞

Du selber hast dir doch in einen deiner vorab geschriebenen Bieträge die warhscheinlichste Antwort gegeben....

Zitat

Beobachtete dann auch, dass sich die gesamte Karosserie des V10 beim Hochdrehen des Motors im Stand aufschaukelte.

-> Unwucht der Kardanwelle?

Zudem haben dir edliche User schon eien Lösungsansatz zu deinem Problem gegeben....

Zitat

Das Mittellager ist eine Schwachstelle, bzw das Gummiteil, das mit der Zeit porös werden kann und dann die Dämpfungswirkung nicht mehr hat und eher ausschlägt (Eigenresonanz der Welle kritisch ab bestimmter Drehzahl !!!)

Zitat

Das passt also schon ganz gut zu Deinem Problembereich und führt uns dann wiederum zum Antriebsstrang.

Neben den bereits genannten Verdächtigen kommen auch die Gelenk-, Kardanwellen und die Aggregatelagerung (Motor, Getriebe, Differentiale) als Problem in Frage.

Warum gehst du dieser Sache nicht einfach mal nach?

Vieles lässt auf einen Defekt des Mittellagers der Kardanwelle schließen....

Hast du diese schon mal untersuchen lassen ?

Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 17:41

[Zitat von weißer man](#)

hast du es schonmal mit feinauswuchten probiert? dabei werden deine Räder ausgewuchtet, bei eingebauten zumstand somit werden bremsscheiben Antriebswelle und andere Rotierende Teile mit ausgewuchtet.

Nein, habe ich noch nicht getan. Ist ein Argument, danke.

[Zitat von weißer man](#)

Kannst Du versuchen die Drehzahl die du bei über 140 Km/h hast auch mal in einem anderen Gang zu fahren z.B. 2 oder 3 Gang? Sind die Vibrationen auch noch da? Wenn ja dann ist das Problem warscheinlich zwischen Motor und Differential liegt. Wenn immer sie weg ist es ziemlich sicher nach dem Differential zu den Rädern hin da hilft dann das Feinwuchten. Ich meine, das Euromaster diese Feinauswuchtaschienen hat. Musst dich mal in deiner Umgebung umhören.

Sry wenn auf das hier schon eingegangen wurde, ich habe mir nicht jede seite durchgelesen.

Ich werde das mal versuchen. Jedenfalls kann ich sagen, dass diese Vibrationen wie beschrieben auch "ausgekuppelt" in Stellung "N" vorhanden sind.

Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 17:49

[Zitat von Darragh](#)

Sorry, aber ich verstehe deine Frage nicht so ganz.... 😞

Warum gehst du dieser Sache nicht einfach mal nach?

Vieles lässt auf einen Defekt des Mittellagers der Kardanwelle schließen....

Hast du diese schon mal untersuchen lassen ?

Hallo,

ich gehe der Sache in meiner Freizeit seit ca. 1,5 Jahren nach und habe bisher 5 verschiedene Werkstätten durch.

Bei etwa 10.000 Euro Reparaturkosten (Garantie) und etwa 10 Werkstattaufenthalten kann es schon ein mal sein, dass ich an der ein- oder anderen Stelle den Überblick verliere.

Wenn die beschriebenen Vibrationen auch in "entkuppeltem" Zustand, als Stellung "N" vorhanden sind, spricht das doch gegen die Kardanwelle?!

Insofern habe ich mir keine Antwort gegeben, sondern bin ratlos.

Aber danke trotzdem.

P.S. Den V10 hatte ich nur zur Probefahrt, dieser Beitrag ist quasi OT.

Beitrag von „Darragh“ vom 21. August 2011 um 18:03

[Zitat von the_brain](#)

[...] Wenn die beschriebenen Vibrationen auch in "entkuppeltem" Zustand, als Stellung "N" vorhanden sind, spricht das doch gegen die Kardanwelle?!
[...] Insofern habe ich mir keine Antwort gegeben, sondern bin ratlos. [...]
P.S. Den V10 hatte ich nur zur Probefahrt, dieser Beitrag ist quasi OT.

Auch wenn es sich hier um ein anderes Fahrzeug handelt, so sind die Symptome meiner Meinung nach doch ähnlich...

Die Kardanwelle dreht sich auch bei "ausgekuppeltem" Motor (Stellung N) weiter, da diese zum sekundären Antriebsstrang gehört

Die Trennung Motor - Vortrieb erfolgt über die Kupplung und diese trennt lediglich Motor vom Schaltgetriebe.

In Stellung N (Leerlauf beim Schalter) drehen Zahnräder im Getriebe bis hin zu den Rädern weiter, solange sich das Fahrzeug bewegt.

Somit kann es durchaus sein, dass es sich um einen Defekt des Kardanwellenmittellagers handelt.

Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 18:30

Zitat von Darragh

Auch wenn es sich hier um ein anderes Fahrzeug handelt, so sind die Symptome meiner Meinung nach doch ähnlich...

Die Kardanwelle dreht sich auch bei "ausgekuppeltem" Motor (Stellung N) weiter, da diese zum sekundären Antriebsstrang gehört

Die Trennung Motor - Vortrieb erfolgt über die Kupplung und diese trennt lediglich Motor vom Schaltgetriebe.

In Stellung N (Leerlauf beim Schalter) drehen Zahnräder im Getriebe bis hin zu den Rädern weiter, solange sich das Fahrzeug bewegt.

Somit kann es durchaus sein, dass es sich um einen Defekt des Kardanwellenmittellagers handelt.

Okay, danke.

Müsste ich ein defektes Kardanwellenmittellager aber nicht auch in anderen Geschwindigkeiten/Fahrsituationen bemerken?

Bei mir wird es ja erst ab Tempo 140 KM/H unangenehm.

Grüße

Beitrag von „Darragh“ vom 21. August 2011 um 18:45

Zitat von the brain

Okay, danke.

Müsste ich ein defektes Kardanwellenmittellager aber nicht auch in anderen Geschwindigkeiten/Fahrsituationen bemerken?

Bei mir wird es ja erst ab Tempo 140 KM/H unangenehm.

Grüße

Das muß nicht sein.

Die Karanwelle dreht sich mit zunehmender Geschwindigkeit auch schneller um die eigene Achse.

Soll heißen, die Untersetzung der einzelnen Schaltstufen erfolgt im Getriebe, welches ja direkt am Motor angeflanscht ist.

Die Motordrehzahl hat somit nichts mit der Drehzahl der Welle zu tun.

Auf Grund der Länge dieser Welle kann es ab einer gewissen Geschwindigkeit zu einer Eigenresonanz der Welle kommen, die durch das MWL im Normalfall aufgenommen werden soll. Hat dieses Lager nun einen Defekt können diese Eigenresonanzen nicht beruhigt werden, und erzeugen somit diese Vibrationen, die dann auf das Fahrzeug übertragen werden.

Verringert sich die Geschwindigkeit, verliert die Welle diese Eigenresonanz, das leicht defekte Lager kann diese Resonanzen wieder aufnehmen und die Vibrationen verschwinden.

Ich hoffe ich konnte das einigermaßen rüberbringen....

Beitrag von „the_brain“ vom 21. August 2011 um 19:47

Zitat von Darragh

Das muß nicht sein.

Die Karanwelle dreht sich mit zunehmender Geschwindigkeit auch schneller um die eigene Achse.

Soll heißen, die Untersetzung der einzelnen Schaltstufen erfolgt im Getriebe, welches ja direkt am Motor angeflanscht ist.

Die Motordrehzahl hat somit nichts mit der Drehzahl der Welle zu tun.

Auf Grund der Länge dieser Welle kann es ab einer gewissen Geschwindigkeit zu einer Eigenresonanz der Welle kommen, die durch das MWL im Normalfall aufgenommen werden soll.

Hat dieses Lager nun einen Defekt können diese Eigenresonanzen nicht beruhigt werden, und erzeugen somit diese Vibrationen, die dann auf das Fahrzeug übertragen werden.

Verringert sich die Geschwindigkeit, verliert die Welle diese Eigenresonanz, das leicht defekte Lager kann diese Resonanzen wieder aufnehmen und die Vibrationen verschwinden.

Ich hoffe ich konnte das einigermaßen rüberbringen....

Deine Ausführungen sind sehr verständlich.

Vielen Dank!

Beitrag von „Thomas111“ vom 24. August 2011 um 13:18

Hallo Gemeinde,

auch ich muss mich mit dem beschriebenen Problem seit ca. 2 Wochen ärgern.

Beim abbremesen aus hohen Geschwindigkeiten bis genau auf die 110 Marke habe ich ein flattern in der Lenkung.

Da der Dicke ohnehin diese Woche zum 😊 zur Inspektion musste, habe ich dieses Problem gleich mit angesprochen.

Vom Meister kam gleich "Bremscheiben", aber ich hatte ja zum Glück hier schon gelesen.

Heute dann der Anruf: Achslenker vorn links oben Manschette defekt und Querlenker irgendein Lager oder besser Gelenk defekt.

Kosten so um die 1000 Euronen.....zum Glück habe ich eine Anschlussgarantie, wobei die vom VVD angeblich davon nichts wissen, aber das klärt sich ja hoffentlich noch.

Wenn ich den Dicken wieder habe werde ich berichten ob das Problem noch besteht.

Euch noch einen sonnigen heißen Tag!!!!!!

Thomas

Beitrag von „EzioS“ vom 24. August 2011 um 14:14

[Zitat von Thomas111](#)

Heute dann der Anruf: Achslenker vorn links oben Manschette defekt und Querlenker irgendein Lager oder besser Gelenk defekt.

Kosten so um die 1000 Euronen.....zum Glück habe ich eine Anschlussgarantie, wobei die vom VVD angeblich davon nichts wissen, aber das klärt sich ja hoffentlich noch.

Völlig identisches Bild bei mir ebenso. Der Dicke geht am 29.8 zum Händler, wir werden sehen. Könnt Ihr bitte mal Eure Laufleistung nennen, bei sinds 55t km, wobei die Probleme schon vor etwa 10t km begonnen haben.



Beitrag von „Thomas111“ vom 24. August 2011 um 14:28

[Zitat von EzioS](#)

Völlig identisches Bild bei mir ebenso. Der Dicke geht am 29.8 zum Händler, wir werden sehen. Könnt Ihr bitte mal Eure Laufleistung nennen, bei sinds 55t km, wobei die Probleme schon vor etwa 10t km begonnen haben.



.....ich habe jetzt 56000 auf der Uhr BJ 03/2008 , Kulanz wurde abgelehnt.....

Beitrag von „EzioS“ vom 24. August 2011 um 14:35

Gleiches Baujahr, gleicher Monat, gleiche Kilometer-Leistung.....!!!!!!

Von wegen Zufall!!!



Beitrag von „the_brain“ vom 24. August 2011 um 16:01

Ez 04/2008 - 29000 km

Beitrag von „Darragh“ vom 24. August 2011 um 17:33

[Zitat von the_brain](#)

Ez 04/2008 - 29000 km

So wie ich das verstanden habe, treten bei dir die Vibrationen bei einer Geschwindigkeit größer 140 km/h auf.

Bei Thomas und Ezio allerdings lediglich bei starker Verzögerung. (Bremsen)

Zitat

[...] Beim **abbremsen** aus hohen Geschwindigkeiten bis genau auf die 110 Marke habe ich ein flattern **in der Lenkung**. [...]

Ich denke hier sollte man schon unterscheiden....

Gibt es denn bei dir schon erste Erkenntnisse?

Was sagt der Freundliche?

Beitrag von „the_brain“ vom 24. August 2011 um 18:11

Zitat von Darragh

So wie ich das verstanden habe, treten bei dir die Vibrationen bei einer Geschwindigkeit größer 140 km/h auf.

Bei Thomas und Ezio allerdings lediglich bei starker Verzögerung. (Bremsen)

Ich denke hier sollte man schon unterscheiden....

Gibt es denn bei dir schon erste Erkenntnisse?

Was sagt der Freundliche?

Hallo, genau.

Es vermischt sich hier etwas.

Nein, ich habe noch nichts erreicht. Warte wieder ein mal auf einen Anruf von der Kundenbetreuung bezüglich eines Termins mit dem technischen Außendienst.

Beitrag von „EzioS“ vom 24. August 2011 um 18:19

Bei mir äußert sich das Ganze an Knarzgeräuschen der feinsten Sorte, extrem unstabilem Fahrverhalten bei erhöhter Geschwindigkeit und beim Abbremsen.

Ganz große Scheiße das Alles - mal wieder.

biggin: found or type unknown

Beitrag von „EzioS“ vom 30. August 2011 um 14:03

@Mods: ab Beitrag 75 vielleicht besser in Rubrik "Fahrwerk und Bremsen" verschieben, da es bei Thomas111 und mir Fahrwerkskomponenten waren.

Mein Dicker ist seit gestern beim :). Schaden schnell lokalisiert ein Lager des Querlenkers ist defekt. Wird laut 😊 komplett vom VVD getragen, da es **EIN** Bauteil ist. Wenn es ein separates Lager gewesen wäre, hätte ich in die Tasche greifen müssen, da VVD Gummilager ausklammert. Bilder anbei. Der Dicke wird heute Nachmittag neu vermessen und dann sollte Besserung eintreten.



Beitrag von „the_brain“ vom 14. November 2011 um 14:49

Hallo,

hatte heute den 5. Termin mit dem technischen Außendienst.

Untersucht wurden dieses mal die zuletzt von mir gerügten Vibrationen ab etwa 140 km/h (wenn man es differenzierter betrachtet, kann man auch schon ab 120 km/h feine Vibrationen feststellen).

Bei 160 km/h zittert dann die gesamte Karrosserie.

Auffällig erschien dem dem Mann vom TSC, dass die Vibrationen im Schubetrieb sich etwas verstärken. Also Gas weg, Vibration wird intensiver.

Wofür könnte das sprechen?

Vielen Dank!

Beitrag von „the_brain“ vom 11. Dezember 2011 um 23:48

Hallo,

Ursache für die Vibrationen war die defekte vordere Kardanwelle. Besser spät eruiert als nie 😊

Grüße