

Entkoppelbare Stabilisatoren

Beitrag von „noti“ vom 28. Oktober 2004 um 19:47

Hi liebes Forum!

Hat schon jemand dieses Feature bestellt oder kann es sogar schon sein Eigen nennen?

Ich bin sehr traurig, dass diese hydraulisch entkoppelbaren Stabis erst jetzt bestellbar sind; immerhin bringen sie ein plus von 7 (!) cm in der Verschränkung - das ergibt einen Topwert unter der Geländewagen-Liga!

Ist das gleiche System wie bei Porsche und wird über eine zusätzliche Taste bei der "Lock"-Taste geschaltet

Ich überlege, mir diese Stabis nachrüsten zu lassen - wenn technisch & finanziell möglich.

LG Gernot

Beitrag von „noti“ vom 28. Oktober 2004 um 19:48

weitere Bilder.....

Beitrag von „Thanandon“ vom 28. Oktober 2004 um 20:18

hier noch ein bild....

Beitrag von „darkdiver“ vom 28. Oktober 2004 um 21:00

Wir haben ja nun das OK von dem Fotografen, im September war so ein Auto bei uns in FFM dabei.. Ist nur keinem aufgefallen...

Hier das Bild welches an unserem Treffen gemacht wurde....

Grüße
Eric

Beitrag von „Sandokahn“ vom 28. Oktober 2004 um 23:29

Hallo

In meiner Bedienungsanleitung wird die ganze Sache schon beschrieben leider war bei Bestellung noch nix dergleichen im Computer .
Allerdings verlangt VW auch 1900 Euro Aufpreis .

MfG Sandro

Beitrag von „Hagen“ vom 29. Oktober 2004 um 09:30

Zitat von darkdiver

Wir haben ja nun das OK von dem Fotografen, im September war so ein Auto bei uns in FFM dabei.. Ist nur keinem Aufgefallen...

Grüße
Eric

Ja. Mir leider auch nicht. Das hätte mich auch interessiert. Hatte der auch schon den Unterbodenschutz? War der mit im Gelände?

Beitrag von „mike“ vom 29. Oktober 2004 um 09:49

Nur so für den Noch-Laien auf diesem Gebiet: was "bringen" die entkoppelbaren Stabis denn konkret? Was funktioniert dabei (Ausfedern?) anders als bei der Normalvariante und wie müsste eine Geländesituation aussehen, damit man daraus einen Vorteil zieht. 😞

Und gleich noch was technisches: habe ich das korrekt gelesen/verstanden, dass das zuschaltbare Sperrdifferential an der Hinterachse (habe ich mitbestellt) nicht "sofort" einrastet, wenn man die Option wählt, sondern nur, wenn Drehzahlunterschiede links/rechts festgestellt werden? 😞

Beitrag von „darkdiver“ vom 29. Oktober 2004 um 09:58

Ich würde die Sperre hinten nicht nehmen... Ausser du willst wirklich HARDCORE Fahren.. Dann würde ich das Geld lieber in gute Reifen und Stahlfelgen investieren.
Also bei unserem Treffen im September hatte keiner der Instructoren die Sperren drin und schon garnicht die hintere 😊

Grüße
Eric

Beitrag von „Hagen“ vom 29. Oktober 2004 um 10:04

Vielleicht noch mal ein Hinweis generell zu den Sperren.

Der T hat ja eine Mittendifferenzialsperre. Dieses Teil wird vom Dicken selbständig geöffnet und geschlossen. Er erkennt anhand der unterschiedlichen Raddrehungen wie groß der Schlupf ist und regelt entsprechend. Für die Erkennung benötigt die Elektronik exakt 1/8 Radumdrehung. Nur wer diese 1/8 Radumdrehung noch vermeiden möchte, schließt per Hand das Mittendifferenzial. Im Grunde ist das also fast überflüssig.

Ich denke ähnlich wird sich das auch mit dem Hinterachsdifferenzial verhalten. Vorteil hierbei ist wahrscheinlich, dass zum Drehzahlausgleich auf der Hinterachse dann kein Bremsengriff von Nöten ist, da das Diff. ja schon gesperrt ist.

Beitrag von „noti“ vom 29. Oktober 2004 um 10:12

[mike](#)

Entkoppelbare Stabis bringen den Vorteil, den "Spagat" zwischen sehr guter Straßenlage im Normalbetrieb und einer deutlich besseren Verschränkung (ich denke mit Verdrehung der Achsen zueinander kann man das ganz gut erklären!?) im Gelände. Dabei sind alle Räder wesentlich länger am Boden (z.B. bei großen Löchern oder Hügeln); damit hat man eine noch bessere Traktion, ohne daß die Elektronik ein gelupftes Rad immer wieder abbremst. Weiters verlaufen die Fahrmanöver im Gelände "geschmeidiger" durch eine Reduktion der Bewegungen des ges. Aufbaues.

LG Gernot

Beitrag von „owolter“ vom 29. Oktober 2004 um 10:13

Zitat von mike

Und gleich noch was technisches: habe ich das korrekt gelesen/verstanden, dass das zuschaltbare Sperrdifferential an der Hinterachse (habe ich mitbestellt) nicht "sofort" einrastet, wenn man die Option anwählt, sondern nur, wenn Drehzahlunterschiede links/rechts festgestellt werden? 😞

1. die sperre sperrt sofort beim einschalten
 2. man sollte nie mit allen sperren in´s gelände einfahren, da man sonst keine möglichkeit zum "nachlegen" hat um sich aus schwierigen situationen zu befreien
-

Beitrag von „andreas“ vom 29. Oktober 2004 um 11:01

Zitat von owolter

1. die sperre sperrt sofort beim einschalten
2. man sollte nie mit allen sperren in´s gelände einfahren, da man sonst keine möglichkeit zum "nachlegen" hat um sich aus schwierigen situationen zu befreien

1. ist nicht ganz richtig, zuerst muß ich auf N oder in den Leerlauf schalten und 'nen paar Sekunden warten

2. sehe ich genauso

Gruß
andreas

Nachtrag: 1. ist auch richtig, die Gedenksekunde braucht es beim LOW-Rang-Modus. 

Beitrag von „dummytest“ vom 29. Oktober 2004 um 21:38

Zitat von noti

[mike](#)

Entkoppelbare Stabis bringen den Vorteil, den "Spagat" zwischen sehr guter Straßenlage im Normalbetrieb und einer deutlich besseren Verschränkung (ich denke mit Verdrehung der Achsen zueinander kann man das ganz gut erklären!?) im Gelände. Dabei sind alle Räder wesentlich länger am Boden (z.B. bei großen Löchern oder Hügel); damit hat man eine noch bessere Traktion, ohne daß die Elektronik ein gelupftes Rad immer wieder abbremsten muß. Weiters verlaufen die Fahrmanöver im Gelände "geschmeidiger" durch eine Reduktion der Bewegungen des ges. Aufbaues.

LG Gernot

Ich hatte kürzlich die Gelegenheit, mit einem Touareg V6 durch ein Übungsgelände (Nordhorn) zu düsen. Es waren Fahrzeuge von VW (mit Trainern).

Die waren an diesem Event den ganzen Tag ca. 7 Stunden im Geländeeinsatz. Ich war einer der letzten Fahrer an diesem Tag. Was meint ihr, wie die Bremsen gestunken haben 😞, den ganzen Tag teilweise durch Schlamm und 75% Steigungen auf rutschigem Untergrund.

Das hat die Anti-Schlupf-Regelung wohl dermassen eingreifen müssen, das anscheinend die Bremsen reichlich heiss gelaufen waren.

Die Diff.Sperren waren übrigens beide von den Trainern bei allen Fahrzeugen nicht eingelegt worden (auf Rückfrage von mir: nicht notwendig)

Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. Oktober 2004 um 23:41

Zitat von dummytest

Ich hatte kürzlich die Gelegenheit, mit einem Touareg V6 durch ein Übungsgelände (Nordhorn) zu düsen. Es waren Fahrzeuge von VW (mit Trainern).

Die waren an diesem Event den ganzen Tag ca. 7 Stunden im Geländeeinsatz. Ich war einer der letzten Fahrer an diesem Tag. Was meint ihr, wie die Bremsen gestunken haben 😬 , den ganzen Tag teilweise durch Schlamm und 75% Steigungen auf rutschigem Untergrund.

Das hat die Anti-Schlupf-Regelung wohl dermassen eingreifen müssen, das anscheinend die Bremsen reichlich heiss gelaufen waren.

Die Diff.Sperren waren übrigens beide von den Trainern bei allen Fahrzeugen nicht eingelegt worden (auf Rückfrage von mir: nicht notwendig)

Hallo

genau das ist der Grund warum ich die hintere Sperre mitbestellt habe ,wenn es eine vordere Sperre gegeben hätte ,hätte ich wohl auch die mitbestellt.

weil wenn eine verschleißfreie oder -arme Sperre am wirken ist haben die Bremsen weniger zu tun und es wird nicht sinnlos Antriebskraft in Hitze umgewandelt da bleiben beim R5 mehr Pferde übrig die in Vortrieb umgewandelt werden können.....

Das G-Modell hat ja auch 3 Sperren ...

MfG Sandro

Beitrag von „andreas“ vom 29. Oktober 2004 um 23:49

Zitat von Sandokahn

Hallo

genau das ist der Grund warum ich die hintere Sperre mitbestellt habe ,wenn es eine vordere Sperre gegeben hätte ,hätte ich wohl auch die mitbestellt.

weil wenn eine verschleißfreie oder -arme Sperre am wirken ist haben die Bremsen weniger zu tun und es wird nicht sinnlos Antriebskraft in Hitze umgewandelt da bleiben beim R5 mehr Pferde übrig die in Vortrieb umgewandelt werden können.....

Das G-Modell hat ja auch 3 Sperren ...

MfG Sandro

Drei Sperren sind o.k., die entkoppelbaren Stabis braucht man bei den ganzen elektronischen Regelungen nicht mehr. Ich habe noch keine Situation erlebt, wo mir diese Teile hätten weiter helfen können. Wenn es nicht mehr weiter geht, gibt es nur noch den Rückzug. Gute Reifen, Allrad und eine ordentliche Bodenfreiheit sind das a und o. Diese entkoppelbaren Stabis sind beim T. absolut überflüssig. Der T. kann dank Elektronik 100% Vortrieb auf ein Rad leiten, das kann eine vergrößerte Verschränkung nicht. Hier hängt der Vortrieb nur vom Bodenkontakt der Räder und den Sperren ab.

Gruß
andreas

Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. Oktober 2004 um 23:58

Hallo

Ist doch mein Reden gut gesperrt ist halb gefahren ,aber es sieht schon lustig aus wenn ein Touareg mit 2 Rädern in der Luft vorwärts krabbelt ,ich selbst konnte es ja nicht seh´n aber mein Cousin (seines Zeichens Nissan Pickup Fahrer) Hat sich auf der Wiese vor Lachen fast weggeschmissen 😊😊

MfG Sandro

Beitrag von „darkdiver“ vom 30. Oktober 2004 um 11:21

Zur Information, der Touareg war mit DREI Sperren konzipiert....🤖

Aber ich will die Situation erleben wo diese Nötig wären... Da sind dann Reifen und Winchen wichtiger....

Grüße
Eric

Beitrag von „userfehler“ vom 23. März 2007 um 09:29

Kann es sein, dass VW diese Option wieder aus dem Programm genommen hat? Ich kann im Konfigurator nichts zu entkoppelbaren Stabilisatoren finden 😞

Beitrag von „Hagen“ vom 23. März 2007 um 09:31

Das ist wohl so. Zu geringe Nachfrage, meines Wissens nach. Stand schon irgendwo hier im Forum.

Beitrag von „userfehler“ vom 23. März 2007 um 09:48

Danke für die Info! Irgendwie hab ich die News im Forum übersehen 🤖

Schade eigentlich ... auch wenn ein Beinchen-hebender Touareg ganz beeindruckend aussieht, ist längerer Bodenkontakt möglichst aller Räder wohl die effizientere Art der Fortbewegung im Gelände. 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 23. März 2007 um 12:51

[Zitat von Hagen](#)

Das ist wohl so. Zu geringe Nachfrage, meines Wissens nach. Stand schon irgendwo hier im Forum.

Hallo zusammen,

stimmt genau, habe ich irgendwo gepostet. Die Info ist aus allererster Hand 🤖

Grüße von Stephan 🤖