

Stellungen des Differentialsperre-Knopfes

Beitrag von „Hagen.vT“ vom 6. Februar 2011 um 14:25

Hallo Leute !

Hier im Forum bin ich ein Greenhorn, aber ich habe schon diverse Suchfragen gestellt, komme aber zu keinem Beitrag. Also:

Ich hole meinen Dicken (BJ 2004) in einer Woche in Italien ab und würde vorher gerne Bescheid wissen über die Stellungen des Differentialsperre-Knopfes (-> Foto). Kann mir bitte einer kurz die 5 Stellungen (bitte nicht falsch verstehen 😊) erklären - inbes. welche ist die "normale" Staßenstellung, was bedeutet "High" + "Auto" + "Low" und welche Achsen werden bei den letzten beiden Stellungen ("ein Punkt mitte" und "zwei Punkte mitte und hinten") gesperrt.

Ich werde es nicht nachlesen können, da ich kein technisches Italienisch lesen kann.

Tausen Dank für Eure Hilfe - und wie gesagt: ich erwarte bestimmt keine Doktorarbeit, nur ein kurze Erläuterung.

DANKE!

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

Beitrag von „juma“ vom 6. Februar 2011 um 14:40

Servus,

zunächst mal herzlich willkommen im Forum! 🤖

Ich hoffe, wir werden noch einiges von dir lesen dürfen, bspw. hier: [KLICK](#) 🤖

[Zitat von Hagen.vT](#)

[...]Stellungen des Differentialsperre-Knopfes [...]

OK, ganz kurz:

HIGH: normale Stellung, keine Untersetzung, Differential schließt bei Bedarf automatisch

LOW: Geländeuntersetzung aktiv, Differential schließt bei Bedarf automatisch

Stellung 3: Mittendifferential manuell geschlossen

Stellung 4: Mitten- und Heckdifferential manuell geschlossen.

Für 99% aller erdenklichen Situationen reicht HIGH völlig aus... 😊

Technische Aspekte der anderen Stellungen kannst du über die SuFu lesen...

Beitrag von „coala“ vom 6. Februar 2011 um 14:40

Servus und willkommen hier im Forum!

High: Normaler Strassenbetrieb

Low: Reduktionsstufe aktiviert (Getriebuntersetzung), für langsames Fahren im Gelände, maximale Bremswirkung bei steilen Gefällen und höchste Zugkraft.

Low + nächste Stufe im UZS: Zusätzlich Mittendifferenzial gesperrt.

Low + übernächste Stufe im UZS (nur vorhanden bei Fahrzeugen mit Aufpreispflichtiger Option "Differenzialsperre Hinterachse"): Mitten- und Hinterachsdiff. gesperrt. Nur auf geraden Geländepassagen empfehlenswert, da Lenkbarkeit eingeschränkt.

Grüße

Robert

P.S.: Sehe gerade, Uli war wieder schneller... 🙌

Beitrag von „Hagen.vT“ vom 6. Februar 2011 um 17:20

ABA HOLLA...

...geht das schnell bei Euch !

Vielen vielen Dank !

90 meiner Fragen sind somit beantwortet 🙌

Nur noch:

Welche Räder sind bitte bei "Mittendifferenzial gesperrt" gesperrt ?

Ich kenne Differentialsperren so, dass immer mindestens eine Achse gesperrt ist - man darf also AUF KEINEN FALL eine Kurve fahren weil's dann "knackt" 😞

Ist das richtig, dass bei "Hinterachsdifferenzialsperre" die beiden Hinterräder gesperrt sind und dann diese beiden gleichschnell drehen KÖNNEN ? (keine Kurven fahren!)

Welche Räder sind denn dann bei Mittendifferenzialsperre gesperrt ? 🤖

Ist eine Kurvenfahrt hier möglich ?

Ich danke Euch nochmal und Juma die Vorstellung kommt bestimmt !

Liebe Grüße

Hagen v. Tronje

(Nils)

Beitrag von „juma“ vom 6. Februar 2011 um 17:47

Servus,

[Zitat von Hagen.vT](#)

[...]

Welche Räder sind bitte bei "Mittendifferenzial gesperrt" gesperrt ?

Ich kenne Differentialsperren so, dass immer mindestens eine Achse gesperrt ist - man darf also AUF KEINEN FALL eine Kurve fahren weil's dann "knackt" 😞

es sind niemals Räder gesperrt, sondern die Achsen, bzw. der Antriebsstrang. Ist das Zentraldifferential (am Drehschalter auf 3 Uhr) manuell gesperrt, findet, wie im Normalbetrieb ohne Schlupf, eine Kraftübertragung des Moments von 50:50 statt, egal wie leicht oder hart sich die beiden Achsen tun. Es findet jedoch keine Regelung statt, dass auch die Räder gleichmäßig Moment bekommen.

[Zitat von Hagen.vT](#)

Ist das richtig, dass bei "Hinterachsdifferenzialsperre" die beiden Hinterräder gesperrt sind und dann diese beiden gleichschnell drehen KÖNNEN ? (keine Kurven fahren!)

s.o.. Es sind nicht die Räder gesperrt, sondern die Hinterachse, was bedeutet, dass das Moment 50:50 auf die beiden Räder übertragen wird. Deswegen schärft das kurveninnere Rad auch immer, da es ja einen viel kürzeren Weg zurücklegen muss.

[Zitat von Hagen.vT](#)

Welche Räder sind denn dann bei Mittendifferenzialsperre gesperrt ? 🤖

keines

[Zitat von Hagen.vT](#)

Ist eine Kurvenfahrt hier möglich ?

So lange man sich auf weichem, losen Untergrund befindet, ist eine Kurvenfahrt natürlich möglich. Die Sperren sind aber niemals bei Straßenfahrt zuzuschalten...

Im Normalbetrieb und auch bis mittelschweres Gelände reicht es vollkommen aus, sich entweder in HIGH oder LOW zu bewegen. Die Längssperre, die du mit dem Wahlschalter nach 3 Uhr manuell schließt, ist in den ersten beiden Betriebsarten ja auch in Betrieb, aber eben automatisch... 🤖

Beitrag von „Hagen.vT“ vom 6. Februar 2011 um 23:10

Lieber Uli,

es ist spät, deshalb nur ein schnelles Danke für eine Hilfe! Gestern stand ich noch vor dem Abgrund, aber heute bin ich schon einen großen Schritt weiter 😊

Danke !

Gruß

Nils