

Allradssystem etc.

Beitrag von „balgenbruder“ vom 16. Dezember 2012 um 19:46

Hab mir schon mal den Fred vs. X5 durchgelesen. Wo finde ich den was zum lesen zum normalen 4Motion System?

In der Bedienungsanleitung fiel mir nichts auf.

Meine Frage waere z.B. wie ist die Gewichtsverteilung des 7P.

Wenn ich mir die Reifen ansehe dann tippe ich auf 60:40 also vorne deutlich mehr als hinten.

Die Kraftverteilung soll wohl 40:60 sein also mehr auf der HA. Wobei ich es so verstanden habe das die Kraft variabel zwischen VA und HA verteilt werden kann? Wenn ja dann auch 0:100? Und falls umverteilt wird zwischen den Achsen was ist der Parameter dafuer? Durchdrehendes Rad?

Das mit dem fehlenden Sperren sehe ich nicht so dramatisch da ein gezielter Bremseingriff doch das durchdrehende Rad runterbremsen kann was wiederum Kraft auf die andere Seite bringt. Die Frage waere dann wieviel kann das durchdrehende Rad gebremst werden? Z.B. auf Eis, theoretisch muesste doch 100% moeglich sein.

Beste Gruesse

Bernd

Beitrag von „coala“ vom 16. Dezember 2012 um 19:57

[Zitat von balgenbruder](#)

[...] Wo finde ich den was zum lesen zum normalen 4Motion System? [...]

Servus,

z.B. [HIER](#) (aber das hast du schon gelesen...?) u.a. Beitrag # 8. Und genaue Daten zur Antriebskraftverteilung sind auch im betreffenden Thread, ebenso wie eigentlich auch der Rest... 😊

Grüße

Robert

Beitrag von „balgenbruder“ vom 16. Dezember 2012 um 20:08

Robert, das habe ich leider nicht verstanden im Beitrag 8.

Also das Torsen [Torque Sensing] verteilt je nach Torque also Drehmoment und zwar mechanisch.

Nun scheint es aber so zu sein dass bei HA auf Eis und Vorderachse auf Asphalt das irgendwie nicht funktioniert.

Frage mich warum 😞 100% Drehmoment auf der HA durch das Eis oder die Rolle?

In jedem Fall sollte durch Bremsengriff an beiden Hinterrädern das Problem zu lösen sein.

Ich hab schon etliche Videos auf Youtube gesehen bei dem ein Rad in der Luft hängt und - vermutlich- ueber Bremsengriff gestoppt wird.

Die Gewichtsverteilung hab ich leider nach wie vor in dem Fred nicht gefunden.

Ich versuche halt mich ein bisschen schlau zu machen was die Kiste im Gelände kann, ist halt mein erster Allrad.

Bin am Wochenende in meinem Wald auf verschneiten und vermatschten Wegen unterwegs gewesen und selbst an moderaten Steigungen gings hervorragend, der Weihnachtsbaum steht auf der Terasse.:)

Da ich aber frueher mit einem T2 [VW Bus] in Afrika und in der Sahara im Gelände unterwegs war weiss ich auch, dass man sehr schnell auch mit Allrad z.B. im Sand oder Matsch verrecken kann. Bin einige Male mit dem T2 im Gelände hängen geblieben. Seitdem herrscht bei mir im Gelände Vorsicht, heisst unter Umstaenden ablaufen bevor man stecken bleibt.

Natuerlich haette ich da noch ein Paar Sandbleche in der Garage fuer alle Notfaelle 😄

Vielleicht mach ich einfach mal ein Geländetraining mit dem Dino, damit ich "erfahre" wo die Limits des Teils liegen.

Hab das vor ein paar Jahren beim ADAC fuer den Caravan gemacht und es brachte sehr viel.

Beitrag von „coala“ vom 16. Dezember 2012 um 20:48

[Zitat von balgenbruder](#)

[...] Die Gewichtsverteilung hab ich leider nach wie vor in dem Fred nicht gefunden. [...]

Servus Bernd,

beim V6 TDI mit 245 PS beträgt die Gewichtsverteilung unbeladen 54/46 % (VA/HA). Bei anderen Motorisierungen wird der Wert ein anderer sein, den verschiedenen Motorgewichten und (vor allem beim Hybrid) noch anderen Bauteilen geschuldet. Zum Rest habe ich mir eigentlich schon öfters die Finger wund geschrieben und zur Funktionsweise eines Torsen-Differenzials mitsamt seiner Vor- und Nachteile gibt es auch einschlägige Abhandlungen. Einfach mal im Netz danach suchen. 100% Antriebskraft auf eine Achse übertragen kann es konstruktionsbedingt nicht.

Bremseingriffe statt Quer- oder Längssperren können diese natürlich nicht ersetzen, auch wenn es gerne und besonders von manchen Herstellern propagiert wird. Für ein Straßenfahrzeug durchaus brauchbar und eine gute Lösung, keine Frage, für den Geländeeinsatz zwar besser als nichts, aber logischerweise nicht vergleichbar mit richtigen Sperren. Über das "warum und wieso" siehe hierzu bereits existente Beiträge (auch meinerseits...).

Grüße
Robert

Beitrag von „balgenbruder“ vom 17. Dezember 2012 um 09:27

Danke! Ich werde mich bei einem VW Touareg Gelaendefahrkurs anmelden im Mai. Danke dabei kriegt man am besten mit was das Fahrzeug leisten kann und wo man aufpassen muss um nicht haengen zu bleiben.

Beitrag von „macko“ vom 17. Dezember 2012 um 10:21

Hallo Bernd,

wenn Du soetwas vorhast, würde ich Dir das Offroadseminar der Touareg Freunde im Knüllwald empfehlen. Findet immer an einem WE in April statt.

Schau einfach mal in den Bereich Treffen... Da findest Du einiges zum Lesen.

Gruss
Marco