

# Schneeeigenschaften Touareg

**Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. Januar 2013 um 11:03**

Nachdem es nun bei uns gut einen halben Meter Neuschnee gegeben hat, habe ich mir den Spass gemacht, mal ein wenig in den Tiefschnee zu fahren, und auch gleichzeitig meinen Touareg mit dem allroad 4B (2.5TDI mit Handschaltung + Low Range) zu vergleichen.

Die Erkenntnis war etwas ernüchternd: Mit dem allroad kommt man im Tiefschnee klar weiter, der ganze Antrieb geht klar vorwärts, beim Touareg steht man mit eingeschalteten ESP sofort, mit ausgeschalteten ESP und eingelegter Untersetzung + Sperre geht es zwar, aber im Extremfall fängt er an seitlich wegzurutschen und man steht relativ schnell.

Ev. liegt es auch an den Reifen, wobei der Touareg die neueren hatte:

allroad: Pirelli Scorpion 215/65R16 ca. 7mm Profil (DOT 2010)

Touareg: Vredestein Wintrac 4 Extreme 255/55R18 ca. 8 mm Profil (DOT 2012)

Wie sind eure Erfahrungen im Schnee? Ist der Touareg dafür schon zu schwer, oder hat VW den dafür nicht wirklich optimal abgestimmt?

MfG

Hannes

---

**Beitrag von „Volleybaer“ vom 18. Januar 2013 um 12:23**

ich kann Deine Erfahrungen so auch bestätigen, jedoch nicht im Vergleich mit dem Allroad sondern mit einem A4 Avant Quattro 2,5 tdi sowie A6 lim 2,5 tdi quattro - Beide Fahrzeuge fand ich deutlich souveräner im Schnee - den größten Vorteil bei T-Reg sehe ich in der Bodenfreiheit, dass ich mir bei einem Schneehaufen um die Karosserie nicht so Gedanken mache.

---

**Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. Januar 2013 um 12:55**

Bei 50cm Schnee kommt es auch auf die Bodenfreiheit drauf an, aber der Allroad mit seinen 21cm ist da auch nicht wirklich so schlecht, da hat der Touareg mit 24cm auch nicht so viel mehr (ok 30cm gibt es auch noch im Notfall, aber dann sind keine Federwege mehr vorhanden).

Bei AutoBild Allrad gibt es immer Anfang des Jahres so einen Schneevergleich, gab es da einmal eine Ausgabe mit dem Touareg I? Wenn ja, wie hat der dort abgeschnitten?

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 18. Januar 2013 um 23:29**

Leute, Leute, auch wenn es schwer zu glauben ist, der Reifen ist das 1. und wichtigste Kriterium im Winter.

Der Touareg bringt mit seiner Allrad und Sperrentechnik optimale Voraussetzungen mit. Als Touareg 2 Standard das gleiche Torsen wie die Audis und als Touareg 1 oder Touareg 2 Terrain Tech das überlegene Allradsystem mit vollgeregelter Mittensperre.

Mit dem richtigen Reifen kennt das Auto im Winter eigentlich keine Grenzen egal, ob im öffentlichen Straßenverkehr oder auf abgesperrtem Terrain quer und im Drift. Aber es sollte dann eben auch ein richtig guter Winterreifen sein.

Ich hatte gerade durch Zufall wieder das Vergnügen verschiedene Autos mit verschiedenen Winterreifen zu fahren und die Unterschiede sind riesig.

---

### **Beitrag von „coala“ vom 19. Januar 2013 um 00:31**

Servus zusammen,

wie Sven schon absolut treffend schrieb, ist die Bereifung das A und O. Und entgegen vieler anders lautender Meinungen punkten eher schmale Reifen auf Schnee durchaus, nämlich bei der Spurhaltung. Es verhält sich hier ähnlich wie auf schlammigen/glitschigen Untergrund. Mit den breiten Schlappen rutscht man mehr seitwärts, als dass man noch vernünftig lenken könnte. Je loser der Untergrund, umso unangenehmer macht sich das bemerkbar.

Dass der Touareg mit seinem hohen Leergewicht fahrdynamisch einem Allradgetriebenen PKW nicht das Wasser reichen kann, das ist logisch. Das leichtere Fahrzeug hat bei forcierter Kurvenfahrt ganz klar seine Vorteile. Was die Eigenschaften - geradeaus - bei Schnee betrifft,

ist die Sache schwieriger zu beurteilen. Die jeweiligen Voraussetzungen unterscheiden sich einfach zu sehr, den Untergrund betrachtet. Ich habe schon Situationen erlebt, wo ein Fliegengewicht vom Schlage eines Suzuki SJ 413 mir um die Ohren fuhr - aber eben auch genau umgedreht. Da spielt der Schnee, bzw. seine Schichtung, selbst eine große Rolle, so einfach ist das nicht zu verallgemeinern.

Dass der Touareg "schlecht abgestimmt" sei, das ist ganz sicher nicht der Fall. Immerhin hat der T I einen "richtigen" Allradantrieb mit Zentraldifferential und damit permanenter Verteilung des Antriebsmoments auf beide Achsen. Der T II mit Terrain-Tech-Paket steht ihm in nichts nach, im Gegenteil fährt der sich noch deutlich angenehmer und vor allem agiler, da die leidige Untersteuerei, also das Schieben über die Vorderräder, hier beseitigt wurde. (Dies gilt freilich auch für den T II ohne TT-Paket, mit den bekannten Einschränkungen bei den Off-Road-Eigenschaften, welche viele allerdings auch nicht benötigen)

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 19. Januar 2013 um 06:40**

#### [Zitat von SOA](#)

Leute, Leute, auch wenn es schwer zu glauben ist, der Reifen ist das 1. und wichtigste Kriterium im Winter.

Das ist mir schon klar, ich habe ja auch richtige Winterreifen drauf, sogar ganz neue, die in Tests auch wirklich gut abgeschnitten haben.

Interessant erscheint mir, dass der TII mit dem TT-Paket im Schnee souveräner fährt. Nachdem das Verteilergetriebe absolut identisch mit dem des TI ist, dürfte man hier wohl ein paar Kniffe beim Abstimmen gemacht haben.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Darragh“ vom 19. Januar 2013 um 09:24**

### [Zitat von Hannes H.](#)

Das ist mir schon klar, ich habe ja auch richtige Winterreifen drauf, sogar ganz neue, die in Tests auch wirklich gut abgeschnitten haben. [...]

Moin Hannes

Ich fahre den TI-V6-TDI und habe am Anfang auch auf die Testberichte der einzelnen Reifen vertraut.

Schnell zeigte sich mir aber, dass diese Tests in der Praxis nicht unbedingt auch für solch ein Fahrzeug wie den Touareg zutreffend sind.

Man sollte schon darauf achten, an welchen Fahrzeugen diese Reifen getestet wurden.

Hierbei ist in erster Linie das Gewicht des Fahrzeuges von Bedeutung.

Ferner sollte auch hinterfragt werden, ob es sich bei dem Testfahrzeug um einen Fronttriebler oder um einen Allrader handelte.

Gehen wir mal davon aus, dass ein Reifen beste Voraussetzungen bei einem frontgetriebenem Fahrzeug in der Gewichtsklasse 1,5t zeigt, hierfür die Note 1 erteilt bekommt, jedoch beim allradgetriebenem Fahrzeug bei einem Gewicht von 2,5t nur die Note 3, so sind das schon gravierende Unterschiede, die sich im Fahrverhalten auswirken. In der Gesamtbewertung bekommt solch ein Reifen (gemessen am Verhältnis der zugelassenen Fahrzeuge - Allrader / Fronttrieber) dann die Note "Sehrgut".

Schau mal hier: [KLICK](#)

---

## **Beitrag von „coala“ vom 19. Januar 2013 um 12:07**

### [Zitat von Hannes H.](#)

[...] Interessant erscheint mir, dass der TII mit dem TT-Paket im Schnee souveräner fährt. Nachdem das Verteilergetriebe absolut identisch mit dem des TI ist, dürfte man hier wohl ein paar Kniffe beim Abstimmen gemacht haben. [...]

Servus Hannes,

deine Erfahrungen kann ich so bestätigen. Der 7 P fährt auf Eis und Schnee sehr lange wie auf Schienen, was natürlich schön ist, aber bei plötzlich auftretender Glätte nicht immer unbedingt ein Vorteil, eben weil man es praktisch nicht mehr merkt - bis eine engere Kurve kommt

und/oder man bremsen muss... Am Anfang musste ich mich da ganz schön umstellen, der 7 L hat da besser durch eine spürbar anderes Fahrverhalten "vorgewarnt", hatte aber auch bei weitem nicht diese, fast schon eigenartige Spurstabilität wie der 7 P 😊

Alles auf den Antrieb und dessen Abstimmung zu schieben ist aber vielleicht auch gewagt, immerhin wurde ja auch am Fahrwerk selbst einiges verändert, was sicherlich einen Teil dazu beiträgt. Man merkt den erheblich besseren Geradeauslauf ja auch auf trockener Fahrbahn auf der AB, ebenso fährt sich der 7 P wesentlich agiler auf kurviger Strecke und fühlt sich nicht mehr so nach trägem Dickschiff an.

Da ich beim 7 L schon mal mein VCDS während der Fahrt angeschlossen hatte und mir die Bestromung des Stellmotors der Mitteldifferenzialsperre näher ansah, weiß ich, dass in diversen Fahrzuständen diese Sperre teilangesteuert wird. So etwas macht man (u.a.) um die Fahrstabilität bei Geradeausfahrt und höherer Geschwindigkeit zu erhöhen. Es ist gut möglich, dass beim 7 P mit TT-Paket hier noch erheblicher Feinschliff getrieben wurde. Zudem wird dort nun auch die ja zusätzlich vorhandene und geregelte HA-Differenzialsperre mit in die Fahrdynamikregelung einbezogen. Damit ist natürlich schon mehr machbar, als mit offenen Differenzialen, bzw. den nicht beeinflussbaren Torsen-Diff., das ja nur - in gewissen Grenzen - reagieren, aber eben nicht proagieren kann.

Ich habe einen ganz guten Vergleich zu den Eigenschaften der beiden Modelle. Nämlich deshalb, weil ich die gleichen Winterräder vom Vorgänger auf dem jetzigen Fahrzeug fahre und damit die Bereifung als Ursache ausscheidet. Wenn wir die "langsame" Fahrt betrachten, dann verhält es sich beim 7 P so, dass ich mit dem rückwärts die deutlich geneigte, verschneite Garagenauffahrt rauf komme und nur ganz selten mal ein Rad durchdreht. Realistisch betrachtet eigentlich fast nie, wenn ich das mal reflektiere. Das war beim 7 L ganz anders: Hier musste ich oft die Getriebereduktion und die Mitteldiff.-Sperre zuschalten, damit mir der Dicke nicht mit seinen dauernden Bremseingriffen und dem damit verbundenem seitlichem und weitgehend unkontrollierbaren Wegrutschen an die Einfahrt der Garage rutscht, da hier links und rechts nicht viel Platz am Tor ist.

Ich vermute deshalb mal ganz stark, der 7 P mit TT geht etwas großzügiger mit kontrollierten Vorspannungen der geregelten Sperrern um, damit es möglichst erst gar nicht zu Schlupf an einzelnen Rädern, bzw. zwischen den Achsen kommt.

Grüße  
Robert

---

**Beitrag von „Hannes H.“ vom 19. Januar 2013 um 22:58**

### coala:

Danke für den ausführlichen Bericht, ist ja interessant, die Unterschiede zwischen den beiden Modellen zu kennen. Damit wäre der TII wohl in ein paar Jahren auch für mich ein mögliches Nachfolgemodell (aber nur mit dem TT-Paket, da wird es wohl schwierig werden welche Gebrauchte zu finden). Ich arbeite ja bei der Firma, die die Verteilergetriebe für die PL72-Plattform fertigt, wenn ich mir die Stückzahlen ansehe, die noch mit dem Untersetzungsgetriebe NV235 gefertigt werden im Vergleich zu den Torsenvarianten, dann ist das mehr als bescheiden.

Zu den Winterrädern:

Ich habe mir den Vredestein deshalb gekauft, da er in einem Winterreifentest auf einer Mercedes M-Klasse recht gut abgeschnitten hat. Das war zwar nicht die Größe, die ich auf meinem fahre, denke aber dass die Werte durchaus anwendbar sein sollten.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „macko“ vom 19. Januar 2013 um 23:43**

#### Zitat von Hannes H.

Nachdem das Verteilergetriebe absolut identisch mit dem des TI ist, dürfte man hier wohl ein paar Kniffe beim Abstimmen gemacht haben.

Hi,

die Kraftverteilung beim 4XMotion ist vom TI von 50:50 zu 38:62 beim TII verändert worden. Dieser Thread ist zu dem Thema auch lesenswert: <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...rteilergetriebe>

Die Vredestein Wintrac 4xtreme fahr ich übrigens in gleicher Größe wie Du. Die größte Stärke haben sie meiner Meinung nach bei der Zugkraft auf Schnee.

Gruss

Marco

---

### **Beitrag von „balgenbruder“ vom 20. Januar 2013 um 16:15**

Hmm, das ist meiner erster SUV und Allrad und ich war Weihnachten mit dem 7P im Wald um den Baum abzusaegen.

Zum drehen am Ende des Waldweges musste ich an einer Weggabelung mit ca. 4% Steigung in ca. 40 cm jungfraulichem Schnee wenden. Hatte etwas Muffe aber das Auto ging durch wie Butter.

Hab die Dunlop Wintersport 3D drauf.

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Januar 2013 um 17:21

### [Zitat von macko](#)

Hi,

die Kraftverteilung beim 4XMotion ist vom TI von 50:50 zu 38:62 beim TII verändert worden. Dieser Thread ist zu dem Thema auch lesenswert: <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...rteilergetriebe>

Die Vredestein Wintrac 4xtreme fahr ich übrigens in gleicher Größe wie Du. Die größte Stärke haben sie meiner Meinung nach bei der Zugkraft auf Schnee.

Gruss  
Marco

Ja, ich weiss, die 38:62-Grundverteilung hatte schon der Cayenne I, der damals auch noch das NV235-Getriebe verbaut hatte. Mittlerweile gibt es ja beim Cayenne ein solches Getriebe nicht mehr.

Ok, dann sollte die Reifenwahl bei mir wohl auch nicht falsch sein!

MfG

Hannes

---

## Beitrag von „Humvee“ vom 20. Januar 2013 um 17:49

Hallo,  
bin gerade zurück vom Spielen im Schnee.

Pirelli Scorpion Ice & Snow 255/60 R17 (Profil fast neu) und null Probleme bei 50cm Schnee + extreme Schneeverwehungen.

Egal mit oder ohne ESP, Untersetzung oder Sperren, einfach Perfekt der T1 mit den Pirellis. 🙌

Wenn ich mich so zurückerinnere, gab es beim Pirelli immer positive Rückmeldungen hier im Forum.

Vermutlich die beste Kombi Pirelli Scorpion Ice & Snow mit dem T1, andere konnte ich jetzt leider noch nicht am T1 testen.

Aber egal, es hat auf jedenfall Spass gemacht :biggrin: biggrin: found or type unknown

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Januar 2013 um 20:26

### [Zitat von Humvee](#)

Egal mit oder ohne ESP, Untersetzung oder Sperren, einfach Perfekt der T1 mit den Pirellis. 🙌

Wenn ich mich so zurückerinnere, gab es beim Pirelli immer positive Rückmeldungen hier im Forum.

Vermutlich die beste Kombi Pirelli Scorpion Ice & Snow mit dem T1, andere konnte ich jetzt leider noch nicht am T1 testen.

Aber egal, es hat auf jedenfall Spass gemacht :biggrin:

Ich hatte ja den Pirelli auch mal am allroad, der war im Schnee wirklich perfekt, allerdings wurde der Reifen nach einer gewissen Zeit ziemlich laut. Deshalb bin ich damals auf den Conti umgestiegen, der war auf trockener Straße um vieles komfortabler.

Aber mal sehen, was ich mir als nächstes kaufe, nachdem mein Vredestein ja doch noch fast neu ist, werde ich den zuerst mal runterfahren. Ich habe sonst bis jetzt keine negativen Erfahrungen damit gemacht.

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 20. Januar 2013 um 21:01

### Zitat



gleichzeitig meinen Touareg mit dem allroad 4B (2.5TDI mit Handschaltung + Low Range) zu vergleichen.

Hallo,

Hast du jetzt beide Fahrzeuge gleichzeitig gefahren - oder nur die Vergangenheit hochgeholt?

Meine Erfahrungen mit dem Teil:

Die Kiste ist einfach zu schwer, die Reifen dazu (für Tiefschnee) noch meistens zu breit, der Luftdruck zu hoch (ebenfalls für SCHNEE ! ) in deinem Fall werden die Reifen sicher nicht oft richtig Grund erreicht haben !

Ob die Gewichtsverteilung zwischen VA/HA auch eine Auswirkung auf das Einsacken der HA und des dadurch geringeren "Anschlebens" von hinten hat und zu erwähnen ist....ich glaube schon....

Dazu schaltet die Automatik zu früh runter und leitet damit wieder zuviel Kraft auf die Räder, das ESP greift ein - und bald ist es aus mit dem Vortrieb.....ohne ESP drehen sie ohne Grip durch und wiederum kommt man zum Stehen..... die gleiche Aktion hast auch im Sand.....schon mal mit einem Toyota LC J7 mit 4.2 lt Saugdiesel im Sand herumgefahren..... so niedrige Drehzahlen und soviel Ruß hast du noch nicht gesehen aber das Teil kommt aus dem Haufen wieder raus...unglaublich....

Low Range im Schnee ist noch der größere Blödsinn.....

Auch verwende ich bei einem Allradfzg. eher Reifen die GUTE Bremswirkung auf Schnee haben wie die ober/über Traktionsreifen , nach oben bin ich fast immer noch weiter gekommen wie alle anderen, ebenfalls ohne Ketten..... mit den 2.9 to runter wird es dann schon noch mal interessanter, mit dem Golf habe ich noch nie Ketten aufgezogen obwohl ich IMMER welche mit habe (im Winter) da habe ich bei Treg schon lange 2 Stück aufgezogen..... (altes Tiroler Sprichwort: Alles über 2 to sind furchtbar zum Bergabfahren.....wenn dir das Teil losrennt....dann gute Nacht! Da hast du fast null Chance den Touareg noch mal einzufangen.... )

Das Geschriebene kann sich auch die "**Ich hab ja einen Quattro**" eingeschworene Fraktion hinter die Ohren schreiben.... ein geregelter Allrad bring runter gar nichts !

Der Reifen bring einen Großteil der Kraft auf die Strasse , wenn diese Kraft abreißt ist es aus - ganz einfach oder?

Mein Golf kommt auch fast gleich weit im Schnee davon bin ich jetzt schon überzeugt obwohl ich es noch nie ausprobiert habe.....der Treg ist bei Matsch auf der BAB aber dann auch **viel souveräner**.....ganz klar - ohne Augenzwinkern !

Schönen Abend  
Schneevuz

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Januar 2013 um 21:15**

#### Zitat von alevuz

Hallo,

Hast du jetzt beide Fahrzeuge gleichzeitig gefahren - oder nur die Vergangenheit hochgeholt?

Low Range im Schnee ist noch der größere Blödsinn.....

Ich bin die beiden diese Woche parallel gefahren, daher war der Vergleich recht anschaulich und für mich doch etwas erstaunlich.

Du hast recht mit dem Touareg wäre die Untersetzung in dem Fall nicht nötig, aber nachdem die Mittelsperre ja nur eingeschalten werden kann, wenn man im Low fährt, geht es da nicht anders. In Verbindung mit der Automatik hat man da jederzeit Kraft in Überfluss...

Beim allroad ist es was anderes, da merkt man im Vergleich zum Touareg schon klar, dass er viel weniger Leistung hat und beim Anfahren ist da die Untersetzung schon mal sinnvoll.

Wobei gewichtsmäßig sich die beiden nicht wirklich viel geben, der allroad hat auch 2000kg Leergewicht, mein Touareg hat um 300kg mehr (sind die Ist-Werte, die ich von einer Lagerhauswaage habe).

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 20. Januar 2013 um 22:03**

#### Zitat von Hannes H.

Du hast recht mit dem Touareg wäre die Untersetzung in dem Fall nicht nötig, aber nachdem die Mittelsperre ja nur eingeschalten werden kann, wenn man im Low fährt, geht es da nicht anders.

Die Sperren sind vollautomatisch geregelt und das in High und Low. Das manuelle zuschalten befriedigt nur den Spieltrieb ;-).

---

### Beitrag von „coala“ vom 20. Januar 2013 um 22:20

#### [Zitat von SOA](#)

Die Sperren sind vollautomatisch geregelt und das in High und Low. Das manuelle zuschalten befriedigt nur den Spieltrieb ;-).

Servus,

das ist natürlich insofern richtig, als dass automatisch gesperrt wird, wenn ein entsprechend Drehzahlunterschied auftritt. Dann aber liegt bereits Schlupf an den Rädern vor - mit den bekannten Nachteilen. Weitaus Sinnvoller ist es, in entsprechenden Situationen manuell zu 100% zu sperren, um dem zuvor zu kommen. Die entsprechende, manuelle Wahlmöglichkeit ist mithin nicht nur Show, sondern, wenn man damit umzugehen vermag, höchst sinnvoll einzusetzen 😊

Zu den insgesamt betrachtet, vorsichtig als zumindest eigenartig zu lesenden Ausführungen von Alevuz bezüglich Geländereduktion und Schnee enthalte ich mich besser eines Kommentars, als jemand, der das Gaspedal mit Gefühl zu bedienen vermag und weiß, dass auch die Eingriffe der Antischlupfregelung in der Untersetzungsstufe auf wesentlich geringere Drehzahldifferenzen gesetzt werden. Meine "Erfahrungen" beim Anfahren und geringen Geschwindigkeiten auf Schnee und Eis sind da nämlich gänzlich konträr - und dies nicht nur speziell den Touareg betreffend.

Grüße  
Robert

## Beitrag von „alevuz“ vom 21. Januar 2013 um 07:04

### [Zitat von coala](#)

vorsichtig als zumindest eigenartig zu lesenden Ausführungen von Alevuz bezüglich Geländereduktion und Schnee enthalte ich mich besser eines Kommentars,

Morgen,

Ja mag schon klar sein, aber es war einfach mal kurz und bündig !

Aber es hat sich ja eigentlich erledigt da die "neuen" hier im Forum ja eh zu 99.9 % keine Low Funktion mehr haben inkl. der Q7 und Cayenne Fraktion !

Also wenn man eurem Anforderungsprofil Glauben schenkt dann sind die neuen Tregs ohne Low Modus ja alle eigentlich unfahrbar.....

Auch hätte ich mal gerne gewusst wie du beim Treg die VA / HA zum 100 % sperren willst, hinten ok - ja mit dem zu 99,995 % nicht vorhandenen Sperrdiff - aber vorne ?

Aber wenn du mir noch mal freundlicher Weise erklären möchtest warum du doch im Schnee mit Automatik im Low Modus herumfahren willst wäre ich dir dankbar !

Es muss auch dabei nicht immer alles ganz so hochwissenschaftlich ausgedrückt werden.....  
DANKE !

Mag sein dass wir Tiroler hier etwas von der blöderen Seite sind, aber Schnee und Geländewägen gibt es hier vermutlich mehr wie woanders, zudem habe ich noch keinen Zillertaler (die sind normalerweise etwas von der härteren Seite) gesehen der im Low Modus bei 20 cm Neuschnee nach Hintertux mit Drehzahlen kurz vor dem Abregeln hochfährt.

Höllander mit Ketten auf der trockenen Autobahn und einige BMW (ohne xdrive) Fahrer die vorne Ketten aufziehen sieht man hingegen schon des öfteren!

Die wenigsten hier im Forum kommen nur annähernd einmal in sie Situation den Low Modus außer zum Spielen zu verwenden..... Wenn du im Schnee festsitzen solltest bezweifle ich sehr stark ob du dann im Low Modus mit allen Sperren auch noch 50 cm weiterkommst.....da wäre es vermutlich besser (bitte korrigiere mich wenn ich wieder anmaßend sein sollte) schon vorab Ketten aufzuziehen um nicht IMMER die ganze Strasse damit zu blockieren..... (meine Meinung, und ich bin so frei zuzugeben das ich beim Treg den Low Modus noch nie benötigt hätte außer zum "Spielen" )

Aber die Verhältnisse und Anforderungen können natürlich in anderen Ländern von meinen abweichen - und ich habe damit jetzt mal kein Problem.

Schönen Tag  
Alevuz

---

### Beitrag von „Hannes H.“ vom 21. Januar 2013 um 07:18

Wir werden uns doch jetzt nicht gegenseitig befetzen....

Für mich war die Low-Stufe ein Hauptgrund, warum ich zum Touareg gegriffen habe. Sie erweist sich besonders beim Anhängerfahren bzw. wenn man im Gelände runterfährt als sinnvolles Extra. Ich habe die Low-Stufe beim allroad schätzen gelernt, beim Touareg ist sie nochmals eine Klasse souveräner.

Aber im reinen Tiefschnee wird sie jetzt nicht wirklich benötigt, der Touareg hat auch so Kraft genug. Einziges Manko aus meiner Sicht ist eben, dass die Sperre des Mitteldiffs nur dann möglich ist.

MfG

Hannes

---

### Beitrag von „alevuz“ vom 21. Januar 2013 um 07:35

[Zitat von Hannes H.](#)

Wir werden uns doch jetzt nicht gegenseitig befetzen....

Wir als Ösis sowieso NICHT!

Dazu fahren wir ja auch noch im Schnee gelegentlich mit dem 2. Gang an.....was ja auch im Treg funktioniert und jetzt wiederum zu großer Verwunderung führen wird.....:biggrin:

An schean Tog a die Steiermark  
Alevuz

PS: Treg austauschen und auf einen Puch G umsteigen..... und alles andere fahrbare mit FS B im Schnee und Gelände hinter einem lassen.....

---

## Beitrag von „SOA“ vom 21. Januar 2013 um 19:57

### [Zitat von coala](#)

das ist natürlich insofern richtig, als dass automatisch gesperrt wird, wenn ein entsprechend Drehzahlunterschied auftritt. Dann aber liegt bereits Schlupf an den Rädern vor - mit den bekannten Nachteilen. Weitaus Sinnvoller ist es, in entsprechenden Situationen manuell zu 100% zu sperren, um dem zuvor zu kommen. Die entsprechende, manuelle Wahlmöglichkeit ist mithin nicht nur Show, sondern, wenn man damit umzugehen vermag, höchst sinnvoll einzusetzen 😊

Servus Robert,

das ist zweifelsfrei richtig, wenn es um ältere Systeme oder vielleicht die der Konkurrenz geht ;-), aber unser Touareg ist da schon eine ganze Generation weiter und abhängig von Fahrsituation und Reibwert, werden die Sperren auch ohne Schlupf bereits vorgespannt. Außerdem arbeitet das System extrem schnell, so dass die Sperre dann bei Bedarf auch komplett zufährt. Ohne diese Schnelligkeit wäre eine Fahrdynamikregelung über die Sperren gar nicht möglich. Und da passiert eine ganze Menge. Wer den Unterschied praktisch erleben will, sollte sich einmal den Unterschied mit und ohne Terrain Tech auf Low  $\mu$  anschauen.

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 21. Januar 2013 um 21:17

### [Zitat von SOA](#)

Servus Robert,

das ist zweifelsfrei richtig, wenn es um ältere Systeme oder vielleicht die der Konkurrenz geht ;-), aber unser Touareg ist da schon eine ganze Generation weiter und abhängig von Fahrsituation und Reibwert, werden die Sperren auch ohne Schlupf bereits vorgespannt. Außerdem arbeitet das System extrem schnell, so dass die Sperre dann bei Bedarf auch komplett zufährt. Ohne diese Schnelligkeit wäre eine Fahrdynamikregelung über die Sperren gar nicht möglich. Und da passiert eine ganze Menge. Wer den Unterschied praktisch erleben will, sollte sich einmal den Unterschied mit und ohne Terrain Tech auf Low  $\mu$  anschauen.

Nach meiner Erfahrung (war im Sommer als ich mit dem Anhänger im Dreck fast steckengeblieben bin), macht die Sperre schon Sinn. Da bin ich nicht mehr weitergekommen, nach Einlegen der Sperre kam ich wieder raus. Die Elektronik kann einfach nur reagieren, wenn Schlupf eintritt dann wird möglichst schnell gesperrt, aber da drehen die Räder einer Achse schon vorher durch. Meine Erfahrung deckt sich auch mit den Gesprächen mit unseren Testfahrern, die das Verteilergetriebe ja für den Touareg entwickelt haben und auch die Serienabstimmung gemacht haben.

MfG

Hannes

P.S.: Der Touareg hat ja ein österreichisches Getriebe... :biggrin:

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 21. Januar 2013 um 21:37**

Natürlich macht die manuelle Sperre in bestimmten Situationen Sinn. Das sind in erster Linie solche, wo ich statisch, vielleicht sogar mit Anhängelast, anfahren muss oder mich sehr langsam auf wechselndem Untergrund in der klassischen Geländesituation bewege.

Wenn ich auf homogenem Untergrund und/oder zügiger unterwegs bin, ist aber in der Regel die automatische Sperrensteuerung sinnvoller.

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 21. Januar 2013 um 21:39**

[Zitat von Hannes H.](#)

die das Verteilergetriebe ja für den Touareg entwickelt haben und auch die Serienabstimmung gemacht haben.

Was wurde denn da abgestimmt? Die Ansteuerung der Sperren im Verbund mit dem gesamten Fahrzeug, ESC, ASR etc. hat VW nach meiner Kenntnis selber gemacht.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. Januar 2013 um 06:28**

### Zitat von SOA

Was wurde denn da abgestimmt? Die Ansteuerung der Sperren im Verbund mit dem gesamten Fahrzeug, ESC, ASR etc. hat VW nach meiner Kenntnis selber gemacht.

Nachdem das Verteilergetriebe nicht von VW sondern uns entwickelt wurde, musste natürlich alles im Fahrzeug mit VW abgestimmt werden (das gehört zum Entwicklungsauftrag dazu, trifft auch so gut wie alle anderen SUVs von Audi, BMW, Mercedes, Land Rover etc. die ein Verteilergetriebe von uns verbaut haben). Erst dann beginnt die Produktion + Montage und Lieferung an das entsprechende Montagewerk. Man glaubt gar nicht was heutzutage alles von den OEMs auswärts vergeben wird.

MfG

Hannes