

Hinterachssperrdifferential, woran zu erkennen?

Beitrag von „maestro70“ vom 9. März 2013 um 23:10

Hallo liebe Touareg-Freunde!

Ich habe vor, mir in Kürze einen Touareg 3.0 v6 aus dem Jahr 2008 zuzulegen 😄

Ich werde auf jeden Fall einen mit Luftfederung nehmen.

Jetzt die Frage:

Woran erkenne ich, ob das zusätzlich zu ordernde Hinterachssperrdifferential (für 100% Sperrung der Achsen) verbaut ist???

Sicherlich am linken Drehknopf mit High u. Low, aber was müssen da noch für Einstellmöglichkeiten vorhanden sein, wenn dieses zusätzliche Sperrdifferential eingebaut ist???

Danke im Voraus,

Matthias

Beitrag von „SOA“ vom 9. März 2013 um 23:28

Wenn das Differential verbaut ist, hat der Schalter eine zusätzliche Stellung:

Ohne: High - Low - Mittensperre (Punkt in der Mitte des Fahrzeugs)

Mit: High - Low - Mittensperre (Punkt in der Mitte des Fahrzeugs) - Mittensperre + HA-Sperre (Punkt in der Mitte und in der Hinterachse)

Google mal nach "Touareg Sperre" und lass Dir die Bilder anzeigen. Dann findest Du sofort Fotos der verschiedenen Schalter.

Hier mal ein Beispiel, wie das mit drei Sperren Mitte, Hinten, Vorne aussieht.

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

Beitrag von „coala“ vom 9. März 2013 um 23:32

Servus,

da es 2008 den Touareg II noch nicht gab, habe ich das mal hierher verschoben. Beim Touareg 7 L ist die Geländereduktion Serie - im Gegensatz zum aktuellen 7 P. Du erkennst die optionale Hinterachs-Differenzialsperre am Wahlknopf durch eine vierte Schalterposition: HIGH - LOW - Längssperre = Serie, HIGH - LOW - Längssperre - Quersperre hinten = Differenzialsperre Hinterachse verbaut.

Grüße
Robert

Beitrag von „SOA“ vom 9. März 2013 um 23:33

Hi Robert,
erster ;-).

Beitrag von „coala“ vom 9. März 2013 um 23:36

[Zitat von SOA](#)

Hi Robert,
erster ;-).

[OT] Servus Sven,

wieder mal...  

Grüße
Robert [/OT]

Beitrag von „maestro70“ vom 9. März 2013 um 23:42

[coala](#): danke, war mir nicht sicher, wo es reinkommt...

@alle: Danke für die schnellen Antworten.

Also bei den in Frage kommenden Fahrzeugen sehe ich leider neben High und Low im Uhrzeigersinn nur noch 1 weitere Einstellmöglichkeit bei ca. 4 Uhr.

Das heisst jetzt was? Kein Hinterachssperrdifferential?

Beitrag von „coala“ vom 9. März 2013 um 23:48

Zitat von maestro70;244131 [...]

Also bei den in Frage kommenden Fahrzeugen sehe ich leider neben High und Low im Uhrzeigersinn nur noch 1 weitere Einstellmöglichkeit bei ca. 4 Uhr.

Das heisst jetzt was? Kein Hinterachssperrdifferential?

Servus,

so ist es! Ganz so verbreitet ist diese Option auch nicht, da könnte es sein, dass du schon etwas suchen musst, wenn du das unbedingt haben willst.

Grüße
Robert

Beitrag von „maestro70“ vom 9. März 2013 um 23:51

Hmmm, dachte ich mir fast... Danke

...heisst dass, wenn ich Pech habe, bleibe ich mit nem geländegängigen Fahrzeug im Schnee stecken? (jaja, ich weiss, der Hauptfaktor sitzt hinterm Steuer... 😊)

Wofür ist dann die letzte Position am stellknopf? was bewirkt diese?

Beitrag von „coala“ vom 10. März 2013 um 00:48

Zitat von maestro70

[...] ...heisst dass, wenn ich Pech habe, bleibe ich mit nem geländegängigen Fahrzeug im Schnee stecken? (jaja, ich weiss, der Hauptfaktor sitzt hinterm Steuer... 😊)

Wofür ist dann die letzte Position am stellknopf? was bewirkt diese?

Servus,

im Schnee und auf anderen Untergründen mit geringen Reibwerten ist die (positive) Wirkung der HA-Differenzialsperre von nur untergeordnetem Belang, da der Traktionsgewinn - auf relativ homogenem Untergrund - nur minimal ist. Hilfreich dagegen, wenn stark unterschiedliche Reibwerte links/rechts vorliegen, oder auf Verschränkungsstrecken, wenn ein oder zwei Räder in der Luft hängen, was beim Touareg recht schnell der Fall ist 😊 Kannst du zügig fahren und auf dem Gas bleiben, wenn es das Gelände zulässt, dann kommst du auch mit den Bremseingriffen, die eine Sperre leidlich und natürlich unter Kraftverlust simulieren, erstaunlich weit. Musst du aber langsam und präzise, z.B. in verblocktem Gelände und/oder mit wenig Platz ums Auto fahren, dann bietet eine "richtige" Sperre signifikante Vorteile. Wenn du kein Hardcore-Offroader bist, dann ist die Hinterachssperre jedoch sicher entbehrlich.

Ich habe sie beim T II, brauche sie aber kaum jemals. Viel wichtiger ist die Längssperre, die beim T I eh Serie ist. Meine verschneite Garagenauffahrt z.B. komme ich nur dann ohne gefährlich schnellen Anlauf hoch, wenn ich diese manuell aktiviere und die Getriebereduktion aktiv ist. Ansonsten ist mir der seitliche Versatz, der aus dem Schlupf der Räder bis zum Eingriff der EDS/Traktionskontrolle resultiert zu gefährlich, die Mauern links und rechts betreffend 😊 Der Einsatz von Quersperren birgt auf rutschigem auch Untergrund immer das verstärkte Risiko des seitlichen Wegrutschens, da stets beide Räder gleichzeitig durchdrehen.

Die letzte Position am Wählknopf aktiviert übrigens die Längssperre. Damit werden Vorder- und Hinterachse kraftschlüssig verbunden, was allerdings - bei entsprechenden Drehzahlunterschieden - auch automatisch geschieht, allerdings halt nicht proaktiv und mit den entsprechenden Vor- und Nachteilen.

Grüße
Robert

Beitrag von „maestro70“ vom 10. März 2013 um 09:21

[coala](#): vielen Dank für deine Geduld u. deine ausführlichen Antworten!

Also ich muss zugeben, dass ich nicht der so der hardcore-offroader bin.

Allerdings bin ich im winter sehr oft in den bergen unterwegs. hier erhoffe ich mir durch den kauf eines touaregs einen erheblichen sicherheitsgewinn. da triift dein beispiel gut! es geht um bergauffahren auf festem u aufgewühltem schnee.

Oder zum Beispiel: Im Winter stelle ich mein fahrzeug auf einem relativ abgelegenen parkplatz im wald ab, gehe den tag über mit meinem kurzen ski fahren und komme abends zurück. Wenn es jetzt den ganzen tag geschneit hat, möchte ich eben wieder ohne probleme vom leicht abschüssigen parkplatz runterkommen u. er sollte sich dann auch durch den tagsüber frisch gefallenen schnee auf dem waldweg zurück zur richtigen strasse wühlen können.

(...mal abgesehen davon, dass ich mir erhoffe, mir im winter das lästige anlegen von schneeketten durch denn allrad sparen zu können...)

Im sommer dto. Selbes beispiel, nur dass es eben jetzt stark geregnet hat u der waldweg total aufgeweicht u. ausgefahren ist ist.

Eben für solche Beispiele...

Reicht da die "normale" ausstattung?

Beitrag von „SOA“ vom 10. März 2013 um 09:37

[Zitat von coala](#)

Die letzte Position am Wählknopf aktiviert übrigens die Längssperre. Damit werden Vorder- und Hinterachse kraftschlüssig verbunden, was allerdings - bei entsprechenden Drehzahlunterschieden - auch automatisch geschieht, allerdings halt nicht proaktiv und mit den entsprechenden Vor- und Nachteilen.

Hallo Robert,

beim TII ist die Sperrensteuerung schon etwas ausgefeilter als beim TI. Da wird je nach Untergrund und Fahrmanöver durchaus mit Vorsperrgraden gearbeitet, auch wenn noch kein Schlupf vorliegt. Aber wenn man weiß, dass es schwierig wird, geht natürlich nichts über die manuelle Sperrung.

Hallo maestro,

ich bin schon sehr viel mit dem Touareg im Schnee unterwegs gewesen und das geht zu 99% ohne jeglichen manuellen Eingriff, zumindest wenn man ein bisschen Platz hat ihn rutschen zu lassen und ggf. mit Schwung zu arbeiten. Auf die Hinterachssperre kann man da imho beruhigt verzichten.

Das ist auch viel mehr eine Frage guter Winterreifen als der Sperren.

Viele Grüße

Sven

Beitrag von „coala“ vom 10. März 2013 um 09:43

[Zitat von maestro70](#)

[...] Reicht da die "normale" ausstattung?

Servus,

in kurzen Worten: ja

Die Beispiele, die du angeführt hast, erfordern keine 100% Quersperre an der HA. Bedenke bitte auch, dass diese sowieso nur in Verbindung mit Geländereduktion und Längssperre manuell aktiviert werden kann. Die Lenkbarkeit des Fahrzeugs ist zudem sehr eingeschränkt, das ist - wie gesagt - etwas für technisch anspruchsvolle Geländestrecken und um die Kurve sollte es möglichst auch nicht gehen... Man muss schon damit umzugehen wissen. Das beliebte Motto "Geländereduktion rein und alle verfügbaren Sperren aktiviert" ist nicht für jeden Zweck die richtige Wahl, bzw. erfordert schlichtweg situationsabhängig etwas "Schaltarbeit" an den betreffenden Knöpfchen.

Ich bin mir in deinem Fall fast sicher, dass du garantiert auch ohne auskommen wirst.

Grüße

Robert

Beitrag von „maestro70“ vom 10. März 2013 um 09:48

@coala:Danke dir, da bin ich erstmal beruhigt ...

@SOA: danke für deine antwort. allerdings ging es mir um den fall, dass ich eben keinen platz zum "schwungholen" habe...

Also ich stehe auf dem verschneiten (glatten?) parkplatz, mit der front abschüssig an der aufgeworfenen schneewehe. Hier möchte ich eben rückwärts wieder rauskommen. In dem fall habe ich keinen platz zum "schwungholen" da ich ja erst anfahren muss (bergauf)...

... freu mich schon... 😄

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. März 2013 um 09:51

[Zitat von SOA](#)

Hier mal ein Beispiel, wie das mit drei Sperren Mitte, Hinten, Vorne aussieht.

Hallo SOA,

ich wusste gar nicht, dass es den Dicken auch mit Vorderachs-Sperre gibt :p

Anbei die unterschiedlichen Ausstattungen mit entsprechenden Reglern vom TI und TII 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „SOA“ vom 10. März 2013 um 09:54

[Zitat von Sittingbull](#)

ich wusste gar nicht, dass es den Dicken auch mit Vorderachs-Sperre gibt :p

Gut, gell? Da hat die Uhr ein Feature, dass es tatsächlich nicht in die Serie geschafft hat.

Beitrag von „maestro70“ vom 10. März 2013 um 09:55

@SOA: danke für deine antwort. allerdings ging es mir um den fall, dass ich eben keinen platz zum "schwungholen" habe...

Also ich stehe auf dem verschneiten (glatten?) parkplatz, mit der front abschüssig an der aufgeworfenen schneewehe. Hier möchte ich eben rückwärts wieder rauskommen. In dem fall habe ich keinen platz zum "schwungholen" da ich ja erst anfahren muss (bergauf)...

@Sittingbull. danke 😊 bei mir ist es das erste bild, also normale grundausrüstung...

... freu mich schon... 😄

Beitrag von „SOA“ vom 10. März 2013 um 11:27

Hallo Maestro,

wie Robert schrieb, wenn die Schneeoberfläche auf der Du stehst halbwegs homogen und eben ist, bringt Dir die Sperre keine Vorteile, zumal Du ja auch noch die Sperrwirkung der Bremseneingriffe hast.

Was Dir aber mit Sicherheit große Vorteile verschafft ist ein guter Winterreifen. Der hat in so einer Situation viel mehr Vorteile als die Sperren.

Wenn wir hier nicht gerade über extremste Steigungen reden, ist so eine Situation auch überhaupt keine Herausforderung für einen Touareg mit vernünftiger Bereifung. Da war ich schon auf Serpentinstraßen mit großer Steigung in schwierigeren Situationen und auch dort konnte ich aus dem Stand wieder anfahren.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „alevuz“ vom 10. März 2013 um 11:59

[Zitat von maestro70](#)

Allerdings bin ich im winter sehr oft in den bergen unterwegs. hier erhoffe ich mir durch

den kauf eines touaregs einen erheblichen sicherheitsgewinn. da triift dein beispiel gut! es geht um bergauffahren auf festem u aufgewühltem schnee.

Oder zum Beispiel: Im Winter stelle ich mein fahrzeug auf einem relativ abgelegenen parkplatz im wald ab, gehe den tag über mit meinem kurzen ski fahren und komme abends zurück. Wenn es jetzt den ganzen tag geschneit hat, möchte ich eben wieder ohne probleme vom leicht abschüssigen parkplatz runterkommen u. er sollte sich dann auch durch den tagsüber frisch gefallenen schnee auf dem waldweg zurück zur richtigen strasse wühlen können.

Hallo,

Sicherheitsgewinn: Ja für dich, wenn du in einen anderen hineinrutschen solltest !

Bergauf unter den beschriebenen Bedingungen: Da kommt fast jeder andere mit Allrad weiter wie wir in der bleischweren Kiste - vorallem wenn du noch richtig breite Winterreifen angezogen hast !

Bergab brauchen wir jetzt gar nicht zu diskutieren - da sind Ketten und kritischen Bedingungen wo andere (z.B.: mein Golf) noch problemlos runter kommen - ein Muss !

Hierbei ist das Gewicht wiederum das Problem.....wenn er ins Rutschen kommt wirst du Mühe haben das Teil wieder halbwegs einzufangen - Oft ist dann einfach die Strasse aus !

HA Sperre: Nur von Vorteil wenn ein Rad in der "Luft" ist ! Bei Fahrzeugen ohne Starrachsen eine technische Spielerei die keiner "eigentlich" so braucht ! Wenn dann auch an der VA um da Vortreib zu haben wo viel Gewicht anliegt und sich die Räder eher einseitig eingraben !

Wenn ich in so schwieriges Gelände mit dem schweren Klotz fahren ziehe ich 4 Pevag Forstmaster auf und gut ist es ! Sonst nehm ich den Unimog!

Wo du dich schlussendlich auf dem Forstweg "hinwühlen" wirst kannst bitte ja mal berichten - leider geht es oft dabei in die Richtung Graben oder sonst wo hin, sofern du es nicht schaffen solltest dich genau auf dem festen Streifen Schnee zu halten was schwierig wird, wenn voraus ein Suzuki Jimmy gefahren ist.....

Sven: Ja stimmt schon wenn du es schaffst das er dir dabei "stehen" bleibt und nicht gleich nach rückwärts mit 4 durchdrehenden Reifen wandert!

Die Stelle wo du stehen bleiben musst kannst dir halt nicht immer aussuchen wenn 20 "Südschweden" vor dir sind big grin und nicht mehr weiterkommen. Die kommen dann halt meistens an der steilsten Stelle und an den Stellen "ohne Schwung" zum Stehen.....

Da ziehe ich unter schwierigen Bedingungen schon vorher (auf ebener Stelle) 2 Ketten auf und sehe mir das "Fiasko" dann doch lieber vom warmen Wagen aus an !

SG

Alevuz

Beitrag von „SOA“ vom 10. März 2013 um 12:14

Hallo Alevuz,

ich stimme Dir da z.T. schon zu. Das steht und fällt aber definitiv mit der richtigen Bereifung. Es gibt sehr gute Winterreifen mit denen sich ein Touareg trotz der Masse genauso problemlos verhält wie ein Golf oder Tiguan 4Motion.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „alevuz“ vom 10. März 2013 um 12:32

Ja Sven, WENN nicht min. 1000 kg mehr auf der Wagen stehen würden.....

Geradeaus mag dies sicher auch mehr zutreffen wie auf kurvenreichen Strecken.....da knall ich egal ob Sommer oder Winter mit meinem Kleinen schon lieber und schneller rein und durch !

Da trennt sich dann aber auch die Spreu vom Weizen !

Bergab würde ich dich dann doch zu den wenigen "mutigen" zählen!

Sg
Alevuz

Beitrag von „SOA“ vom 10. März 2013 um 13:14

[Zitat von alevuz](#)

Bergab würde ich dich dann doch zu den wenigen "mutigen" zählen!

Vielleicht ist das auch ein Aspekt ;-). Ich habe aber auch schon relativ viel mit dem Dicken unter widrigsten Umständen erlebt und bin mir sehr sicher, dass ich die Grenzen ganz gut kenne (siehe auch das Profilfoto 😊).

Beitrag von „maestro70“ vom 10. März 2013 um 15:41

Danke für eure Antworten,

habt ihr auch noch nen Tipp, was einen guten Winterreifen für o.g. verhältnisse angeht?

Der muss nicht schneller als 180 fahren dürfen, als dimension hatte ich mir die schmalst mögliche vorgestellt (evtl. 225er / 235er ?)

Oder eben andere nach euren erfahrungen für o.g. einsatzzweck. vielleicht auch noch ne günstige (für o.g. wetterverhältnisse) Reifengrösse R16 oder R17 ??

Da spielt für mich Grip eine wichtigere Rolle, als Optik...

...und wenn ich einmal dabei bin, aus euren erfahrungen heraus konnte ich lesen, dass im sommer die wahl der richtigen reifendimension grossen einfluss auf den spritverbrauch hat. Vielleicht auch hier ein paar Tips, welche für geringeren spritverbrauch eher günstig sind...

Danke euch!

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. März 2013 um 16:39

[Zitat von maestro70](#)

habt ihr auch noch nen Tipp, was einen guten Winterreifen für o.g. verhältnisse angeht?

Hallo maestro70,

zu Reifen findest du zahlreiche Erfahrungen [hier](#) 😊

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „maestro70“ vom 10. März 2013 um 17:18

Vielen Dank Stephan, da werde ich mich mal einlesen...

Beitrag von „NIUBEE“ vom 26. März 2013 um 12:38

Zitat von alevuz

Sicherheitsgewinn: Ja für dich, wenn du in einen anderen hineinrutschen solltest !
Bergauf unter den beschriebenen Bedingungen: Da kommt fast jeder andere mit Allrad weiter wie wir in der bleischweren Kiste - vorallem wenn du noch richtig breite Winterreifen angezogen hast !
Bergab brauchen wir jetzt gar nicht zu diskutieren - da sind Ketten und kritischen Bedingungen wo andere (z.B.: mein Golf) noch problemlos runter kommen - ein Muss !
Hierbei ist das Gewicht wiederum das Problem.....wenn er ins Rutschen kommt wirst du Mühe haben das Teil wieder halbwegs einzufangen - Oft ist dann einfach die Strasse aus

So ist es...

Bergauf hatte ich noch nie Probleme mit dem Dicken egal wieviel Schnee da wie wo lag. Wenn es irgendwie kritisch wird reicht die Untersetzung.

ABER bergab...da ist es immer lustig selbst mit neuen WR...

Beitrag von „alevuz“ vom 26. März 2013 um 13:22

.....wobei ich schon vermute dass wir hier in Tirol öfters mit Schnee zu tun haben wie ihr in den Kassler Bergen, sofern ich diese Hügelchen als Berge bezeichnen möchte.....

Und 2 Wochen Schiurlaub sind halt nicht die Welt.....

Untersetzung im Schnee: Noch nie nur im Ansatz benötigt.....egal ob jetzt im Treg oder im 30 Tonner !

Wenn du mir noch den Unterschied in Bezug auf die Reibungswerte der Reifen berauf oder bergab erläutern kannst wäre ich wirklich einmal dankbar !

Offenbar habe ich dabei in der Schule zu wenig aufgepasst!

Den einzigen Unterschied denn ich dabei erkennen kann: Bergauf hast du nicht immer den Abgrund vor Augen! Wenn du dich dabei sicherer fühlst?

Ist auch egal: Wir Schluchtenkacker ziehen dich und das "Touareggi" schon wieder rauf - keine Sorge - das Gerät dafür muss ja auch mal wieder bewegt werden !

SG
Alevuz

Beitrag von „NIUBEE“ vom 26. März 2013 um 14:29

[Zitat von alevuz](#)

.....wobei ich schon vermute dass wir hier in Tirol öfters mit Schnee zu tun haben wie ihr in den Kassler Bergen, sofern ich diese Hügelchen als Berge bezeichnen möchte.....

Und 2 Wochen Schiurlaub sind halt nicht die Welt.....

Als Exilhesse (eigentlich Bayer) denke ich schon dass ich Schnee kenne^^Ihr Össis habt doch kaum mehr Schnee seit der Klimaerwärmung. 🤖 😊

Zitat

Untersetzung im Schnee: Noch nie nur im Ansatz benötigt.....egal ob jetzt im Treg oder im 30 Tonner !

Brauchen tut man die auch nicht nur ausprobieren tut man die schon^^, oder?

Zitat

Wenn du mir noch den Unterschied in Bezug auf die Reibungswerte der Reifen berauf oder bergab erläutern kannst wäre ich wirklich einmal dankbar !

Offenbar habe ich dabei in der Schule zu wenig aufgepasst!

Die Reibungswerte sind identisch aber wie verhält es sich denn mit der kinetischen Energie die du zusätzlich abbremsen muß...;)

Bergauf bremsen kann jeder, bergab ist es immer lustig...

Zitat

Ist auch egal: Wir Schluchtenkacker ziehen dich und das "Touaregg!" schon wieder rauf
- keine Sorge - das Gerät dafür muss ja auch mal wieder bewegt werden !

Ach ich komm mal wieder rüber zu euch und dann gibt es erstmal nen Palatschinken mit Schlagobers...😁

Beitrag von „alevuz“ vom 26. März 2013 um 17:35

Servus.

Das war eigentlich ganz gut was du geschrieben hast.....

Der Tiroler würde sagen: Da tat ma ins gfrein auf a richtige gemeinsame Schneawuallerei.....
(Wir würden uns freuen auf eine gemeinsame Ausfahrt im Schnee)

zumal ich ja noch eine 6 to Winde drauf habe zum gegenseitigen Herausziehen.....:biggrin:



SG

Alevuz