

Touareg als Zugpferd im extremen ... (Boot slippen)

Beitrag von „Last-Touareg“ vom 22. April 2017 um 14:49

Liebe Touareg-Freunde!

Es geht um die Anschaffung eines Touareg für 'besondere' Einsatzzwecke aus technischer Sicht bezüglich der Antriebseinheit.

Zur Diskussion steht derzeit ein T1 7L R5 SG, oder ein TII 7P V6 Automatik.

Besonderer Einsatz:

Nahezu ausschließliches

- Zugfahrzeug für ein Boot, knapp 3 Tonnen
- 3000 km/a Autobahn
- Slippen des Bootes an einer Rampe mit bis zu 18/19% Steigung (also sehr langsames Anfahren unter max. Zuglast)

Der T1 hat ja noch aus der 'guten' alten Zeit eine Untersetzung, doch auch dabei ist die Kupplung und das ZMS nicht verschleißfrei

Der TII hat noch einen hydraulischen Drehmomentwandler, doch auch die Bremsbänder im Getriebe, und auch die Automatik insgesamt arbeitet nicht verschleißfrei

Freue mich über Euere Meinungen

Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. April 2017 um 19:57

Für sowas ist eine Automatik immer die bessere Wahl, vor allem, wenn es noch dazu eine Untersetzung gibt. Beim T2 gibt es ja (wenn auch selten) auch ein Untersetzungsgetriebe (Terrain Tech). Ich würde auch beim T1 eher zu einem V6 TDI mit Automatikgetriebe greifen als da mit dem Handschalter so zu fahren.

19% Steigung ist mit Untersetzung und Automatikgetriebe mit 3t am Haken wirklich kein großes Problem (fahre oft mit 3,5t am Haken steiler als 19% Steigung).

MfG

Hannes

Beitrag von „rebell“ vom 22. April 2017 um 21:09

Zumal ein Drehmomentwandler eine Drehmomentverstärkung erzeugt!

Beitrag von „Last-Touareg“ vom 23. April 2017 um 01:10

Der Wandler an sich, ist bestimmt in dieser Hinsicht allererste Wahl.

Dass die Automatikgetriebe mit den heutigen, Drehmomentstarken Dieselaggregaten nicht immer mithalten können, ist die andere Sache.

Basis, auch der heutigen Automatikgetrieben ist wie vor Jahrzehnten ein, bzw. zwei Planetensätze, deren Einsatz durch Bremsbänder gesteuert wird. Wie sieht es in diesem Bereich mit Verschleiß / Ärger bei derartigen Beanspruchungen aus?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. April 2017 um 07:32

Nochmals: Der Touareg-Antriebsstrang wurde für den Anhängerbetrieb bis 3,5t ausgelegt, und es gibt gerade mit dem Automatikgetriebe in dem Zusammenhang so gut wie keine Probleme.

Betreffend der Drehmomentauslegung: Die 6-Gang-Automatik hatte im T1 mit dem R50 850Nm auszuhalten, beim T2 sind es für die 8-Gang-Automatik im V8 TDI wieder 850Nm. Von daher sind die 500-580Nm, die ein V6 TDI an max. Drehmoment abgibt, für das Getriebe nicht wirklich eine Schwierigkeit.

Ebenso bin ich mit meinem Anhänger und 3,5t Hackschnitzel nun sicher schon 30tkm gefahren, habe da eine letzte Auffahrt zum Abladen mit gut 50% Steigung, das schafft der Touareg mit der Untersetzung locker ohne dass man wirklich den Antriebsstrang überlastet. Aus der Sicht hast du hier mit deinem Boot nicht wirklich was zu befürchten.

MfG

Hannes

P.S.: Das aktuelle Automatikgetriebe hat keine Bremsbänder mehr, sondern Lamellenpakete.

Beitrag von „Last-Touareg“ vom 23. April 2017 um 12:02

[Zitat von Hannes H.](#)

MfG

Hannes

P.S.: Das aktuelle Automatikgetriebe hat keine Bremsbänder mehr, sondern Lamellenpakete.

Hallo Hannes, vielen Dank, auch für diese Info, hab ich wieder 'mal was dazugelernt.

Zur Auslegung, da sind aber doch nicht alle Antriebsstränge und Getriebe gleich. Während beim T1 R5 und V10 ein Torsendifferential verbaut ist, tun im V6 ebenso Lamellen Ihre Dienste.

Wie ist das beim T2?

Und dann hört man schon auch mal, dass VW mehr verspricht, als manchem intern lieb ist - deshalb ja die Frage nach Erfahrungen.

Der Schalter völlig aussen vor?

Und T1 oder T2?

Der T1 wurde ja seinerzeit als absolutes Highlight der deutschen Ingenieurskunst dargestellt. Beim T2, er wirkt natürlich moderner, aber irgendwie schlich sich da auch schon wieder ein gutes Stück 'business as usual' ein. zeigt sich auch durch die Gewichtseinsparung und auch des serienmäßigen Reduktionsgetriebes. So zumindest mein Gefühl, das sich diesbezüglich in mir entwickelt hat.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. April 2017 um 12:15

[Zitat von Last-Touareg](#)

Zur Auslegung, da sind aber doch nicht alle Antriebsstränge und Getriebe gleich. Während beim T1 R5 und V10 ein Torsendifferential verbaut ist, tun im V6 ebenso Lamellen Ihre Dienste.

Wie ist das beim T2?

Und dann hört man schon auch mal, dass VW mehr verspricht, als manchem intern lieb ist - deshalb ja die Frage nach Erfahrungen.

Der Schalter völlig aussen vor?

Beim T1 hatten alle den gleichen Antriebsstrang, Automatikgetriebe und dann das aufwändige Verteilergetriebe (die Verteilung läuft über Zahnräder und nicht über Lamellenpakete, die sind lediglich für die Sperre zuständig) mit Untersetzung und Sperre, ein Torsendiff gab es bei keinem T1.

Beim T2 ist das Torsendiff für alle Versionen Standard, gegen Aufpreis gibt es beim stärkeren V6 TDI wieder das gleiche Verteilergetriebe vom T1 (allerdings mit hecklastigerer Verteilung 40:60, der T1 hatte immer 50:50).

Für deinen Anwendungszweck halte ich den Schalter für ungeeignet, da hast du schneller eine defekte Kupplung als du denkst. Beim T2 gab es dann sowieso kein Schaltgetriebe mehr.

MfG

Hannes

Beitrag von „Last-Touareg“ vom 23. April 2017 um 15:27

Mitteldifferential - glaube hatte ich irgendwann bei VAG gelesen (SSP, Gute Fahrt, ? weis nicht mehr genau) bist du dir mit deiner Aussage absolut sicher?

Untersetzung beim T2 ist in mobile leider kaum erkennbar.

Welcher Schalter ist beim T2 an der Mittelkonsole links hinten, da wo beim T1 der Schalter für die Untersetzung bzw. für die Sperre war? Kann ich auf den Fotos nicht erkennen.

Du fährst T2- habe ich das so richtig rausgelesen? Hast du auch einen T1 gefahren?
Empfehlung - vom Image abgesehen 😊

Beitrag von „coala“ vom 23. April 2017 um 16:06

[Zitat von Last-Touareg](#)

Mitteldifferential - glaube hatte ich irgendwann bei VAG gelesen (SSP, Gute Fahrt, ?
weis nicht mehr genau) bist du dir mit deiner Aussage absolut sicher? [...]

Servus,

ja, das hat Hannes definitiv richtig beschrieben. Und deine Skepsis gegenüber Antriebsstrang und Automatikgetriebe ist - bei beiden Modelltypen - unbegründet. Der Touareg gehört hier zu den unauffälligen Modellen am Markt, insbesondere was belastungsabhängige Defekte betrifft. Verschleißfrei arbeitet logischerweise aber keine Mechanik der Welt. Auch mein Rat für deinen Einsatzzweck: Automatikgetriebe

Hier noch ein Foto mit den Drehstellern des T II in der Version mit "Terrain Tech", also (u. a.)
Getriebeuntersetzung und Quersperre an der Hinterachse.

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

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. April 2017 um 16:19

[Zitat von Last-Touareg](#)

Du fährst T2- habe ich das so richtig rausgelesen? Hast du auch einen T1 gefahren?
Empfehlung - vom Image abgesehen 😊

Nein, ich fahre einen T1, ist einer der letzten, aber immerhin noch ein T1. Ich würde aber, heute auch eher in Richtung T2 gehen, am besten ein Modell mit dem neueren V6 TDI (erkennbar an den 245PS, die ersten hatten 240PS), oder falls Euro6 langfristig wichtig ist, dann würde ich zu einem Faceliftmodell ab Ende 2014 greifen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Turbobert“ vom 23. April 2017 um 17:17

Hier mal was aktuelles. 😁

Gerade bei mir auf den Hof rangiert, 3650 Kg (ist noch zuviel Diesel im Boot) mit einem R5 Automatik rückwärts geparkt. Meine Hofeinfahrt hat eine gute Steigung und ich stand beim raufschieben teilweise 70 Grad eingeschlagen was die Kräfte natürlich nicht optimal verteilt.

Ich bin mit dem kleinem Motor sehr zufrieden von der Leistung, aber ein Automatik ist für sowas das beste.

Beitrag von „Last-Touareg“ vom 23. April 2017 um 17:36

Hallo Hannes,
hallo Herbert,
hallo Robert,

vielen Dank Euch!!!!

Der linke Drehschalter auf dem Foto sieht sehr komplett aus.

Bei vielen Foto's im Mobile ist dieser auf die Weite im Foto erkennbar. Ist das dann nur ein Dummy, oder gibt es den auch mit reduzierten Funktionen?

und ihr seid der Meinung, dass der T2 erheblichen Mehrwert beinhaltet? Die 8-Gang-Automatik deutlich angenehmer als der 6-Gang?

... die einzeln zu öffnende Heckscheibe ist beim T1 ja schön was schönes ...

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. April 2017 um 17:48

[Zitat von Last-Touareg](#)

und ihr seid der Meinung, dass der T2 erheblichen Mehrwert beinhaltet? Die 8-Gang-Automatik deutlich angenehmer als der 6-Gang?

... die einzeln zu öffnende Heckscheibe ist beim T1 ja schön was schönes ...

Meine Meinung dazu:

Ein T1 bis 2005 ist nicht empfehlenswert, da würde ich einen weiten Bogen davon machen (gab da viele Probleme mit der komplexen Elektronik), vor allem günstige V10 mit Wartungsstau sind da eine Variante, die den Touareg sehr teuer machen können. Da hat man schnell den Kaufwert wieder reingesteckt....

Einen T1 ab Facelift (ab 2007) wäre eine Empfehlung wert, wobei es langfristig auf Grund des fortgeschrittenen Alters schön langsam auch bei der Elektronik zu Problemen kommen kann, da wird die Fehlersuche dann sehr aufwändig und teuer.

Ein T2 ab 2012 ist für mich eine Empfehlung wert, der Wagen ist noch nicht sehr alt, sollte lange ohne Probleme laufen. Einziger Nachteil aus meiner Sicht ist hier die fehlende Euro6-Einstufung der Diesel, da könnte es langfristig zu Fahrverboten kommen (so wie Stuttgart andenkt, aber auch einige andere Städte in Europa). Aus der Sicht wäre vielleicht ein Faceliftmodell ab Ende 2014 eine bessere Wahl.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 23. April 2017 um 18:18

[Zitat von Last-Touareg](#)

[...] Der linke Drehschalter auf dem Foto sieht sehr komplett aus. Bei vielen Foto's im Mobile ist dieser auf die Weite im Foto erkennbar. Ist das dann nur ein Dummy, oder gibt es den auch mit reduzierten Funktionen? [...] Die 8-Gang-Automatik deutlich angenehmer als der 6-Gang? [...]

Servus,

wie geschrieben, das ist die Version mit "Terrain Tech". Der linke Drehsteller ist immer verbaut, allerdings gibt es in der Normalversion dann eben nur zwei, statt wie hier fünf Positionen, namentlich "ON ROAD" und "OFF ROAD". Die 8-Gang-Automatik ist in allen Belangen ein deutlich spürbarer Fortschritt gegenüber der Vorgängerversion. Die Schaltvorgänge laufen in aller Regel so gut wie unmerklich ab und durch die größere Anzahl an Schaltstufen kann natürlich auch die Motordrehzahl besser im idealen (wirtschaftlichen) Bereich gehalten werden.

Der T II ist das deutlich "sportlichere" Fahrzeug, insbesondere was die Fahreigenschaften auf kurvigen Strecken betrifft. Ich empfehle dir beide Modelle Probe zu fahren, dann kannst du dir selber ein Bild machen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Coronet“ vom 16. Februar 2018 um 11:28

Hallo zusammen,

ich bin neu hier und stelle mich deshalb kurz vor. Bin schon im Rentenalter, muss aber immer noch mit dem Auto mein Boot (3,5 to) slippen.

Bisher hatte ich dafür einen Terracan, nun habe ich mir einen Touareg BJ.2013 mit 245 PS mit Terrain Tech und Luftfederung besorgt.

Meine Frage nun zum Boot slippen:

Drehschalter auf LOW und Luftfederung ganz nach oben, damit die Karosse nicht ins Wasser muss ? Oder kann das der Federung schaden, wenn so viel Gewicht dran hängt und sie ganz oben ist ?

Kann die Anfahrhilfe das Gespann an der Rampe halten oder muss hierfür die Feststellbremse verwendet werden ?

Danke schon mal

Beitrag von „coala“ vom 16. Februar 2018 um 11:52

Servus Gebhard,

der Federung schadet es nicht, aber du hast im Sondergeländeniveau null Negativfederweg, d.h. wenn der Boden nur etwas uneben ist, werden die einzelnen Räder schnell ungleichmäßig belastet und du verschenkst damit Reibwert. Die Anfahrhilfe hält das schon, der Bremsdruck wird bei deinem Modell hydraulisch aufgebaut, aber das funktioniert eben nur solange der Motor läuft. Verlass dich also bitte keinesfalls da drauf, sondern nutze die Feststellbremse bevor du das Fahrzeug verlässt und stell vorher sicher, dass sie das Gewicht auch hält.

Grüße
Robert

Beitrag von „Coronet“ vom 16. Februar 2018 um 12:31

Da ich keine "DANKE-Taste" gefunden habe, Danke Robert !

Beitrag von „BNI1887“ vom 20. August 2020 um 12:32

[Zitat von Coronet](#)

Hallo zusammen,
ich bin neu hier und stelle mich deshalb kurz vor. Bin schon im Rentenalter, muss aber immer noch mit dem Auto mein Boot (3,5 to) slippen.
Bisher hatte ich dafür einen Terracan, nun habe ich mir einen Touareg BJ.2013 mit 245 PS mit Terrain Tech und Luftfederung besorgt.
Meine Frage nun zum Boot slippen:
Drehschalter auf LOW und Luftfederung ganz nach oben, damit die Karosse nicht ins Wasser muss ? Oder kann das der Federung schaden, wenn so viel Gewicht dran hängt und sie ganz oben ist ?
Kann die Anfahrhilfe das Gespann an der Rampe halten oder muss hierfür die Feststellbremse verwendet werden ?
Danke schon mal

Alles anzeigen

Hallo Gebhard,

ich bin Benni und ganz neu hier. Fahre aktuell einen Seat Leon mit 2 to Anhängelast, brauche demnächst aber 3 Tonnen für ein neues Boot und möchte daher auch auf den Touareg 2 umsteigen.

Kannst du von deinen bisherigen Sliperfahrungen berichten? Alles unproblematisch oder?

Ist für 3 to das Terrain Tech Paket überhaupt notwendig, oder sollte es auch mit dem normalen Torsendiff klappen?

Der Touareg 3 hat ja auch nur noch das normale und sollte auch das Slippen schaffen.

Mit Terrain Tech gibt es halt nicht so viele, daher die Frage.

LG,

Benni

Beitrag von „Coronet“ vom 21. August 2020 um 10:56

Hallo Benni,

ich habe inzwischen diverse Slipvorgänge hinter mir. Alle waren völlig problemlos, ich will fast sagen, haben richtig Spaß gemacht. Es ist unglaublich, welche Kraft der Touareg entfaltet, wenn man das Terrain Tech dazu schaltet. -- Inzwischen bin ich aber davon überzeugt, dass er das Boot auch ohne Terrain Tech problemlos aus dem Wasser zieht. Ich freu mich zwar, dass meiner diese Ausstattung hat, würde aber unter heutigen Gesichtspunkten auch einen nehmen, der es nicht hat, wenn ansonsten alles passt.

Viel Erfolg bei deiner Suche nach einem passenden T2 und natürlich viel Spaß mit dem neuen Boot !

Beitrag von „BNI1887“ vom 21. August 2020 um 19:06

[Zitat von Coronet](#)

Hallo Benni,

ich habe inzwischen diverse Slipvorgänge hinter mir. Alle waren völlig problemlos, ich will fast sagen, haben richtig Spaß gemacht. Es ist unglaublich, welche Kraft der Touareg entfaltet, wenn man das Terrain Tech dazu schaltet. -- Inzwischen bin ich aber davon überzeugt, dass er das Boot auch ohne Terrain Tech problemlos aus dem Wasser zieht. Ich freu mich zwar, dass meiner diese Ausstattung hat, würde aber unter heutigen Gesichtspunkten auch einen nehmen, der es nicht hat, wenn ansonsten alles passt.

Viel Erfolg bei deiner Suche nach einem passenden T2 und natürlich viel Spaß mit dem neuen Boot !

Danke dir, das klingt ja super. Wird übrigens eine gebrauchte aber junge Merry Fisher 695. Aber nicht mehr dieses Jahr :-/

Beitrag von „Björn“ vom 21. August 2020 um 23:29

Achtung, beim Terrain Tech werden die Sperren auch automatisch eingelegt (reaktiv), davon bekommt man als Fahrer nicht viel mit.

Beitrag von „Coronet“ vom 22. August 2020 um 10:11

Dass die Sperren automatisch eingelegt werden beim Terrain Tech, kann eigentlich nicht sein. Wenn man den Drehknopf auf LOW schaltet, dann ist die Untersetzung eingeschaltet. Der Knopf lässt sich aber weiter drehen auf Sperre Mitteldifferenzial und schließlich Sperre Hinterachsdifferenzial.

Beitrag von „macko“ vom 22. August 2020 um 11:44

Servus,

Hummerman hat da schon Recht, die Sperren können beide **automatisch** sowohl in High als auch in Low zu 100% gesperrt werden! Ist Teil des elektronischen Triebstrang Management.

Gruß

Marco

Beitrag von „Coronet“ vom 22. August 2020 um 18:37

Ok, das ist mir neu. Hab auch im Handbuch nichts derartiges gelesen. Aber wenn eine Sperre automatisch zu macht, dann müsste doch zumindest irgendeine Warnlampe aufleuchten. Habe aber auch im Winter im Schnee bisher nichts derartiges feststellen können. --- Aber nun ja, ist ja nichts Schlimmes.....

Beitrag von „Björn“ vom 22. August 2020 um 18:49

Wieso sollte da eine Warnlampe aufleuchten? Was schlimmes ist es nicht, aber möglicherweise ist das Slippen so einfach, weil die Sperren automatisch bei Bedarf eingelegt werden.

Beitrag von „coala“ vom 22. August 2020 um 18:57

Servus Gebhard,

wieso sollte denn da eine Warnleuchte angehen? Das würde den ganzen Tag fröhlich blinken, weil zumindest die Längssperre ständig variabel angesteuert wird, da gibt es ja nicht nur die Zustände 100 % offen und 100 % geschlossen, sondern auch Zwischenzustände.

Wir sprechen hier ja nicht über eine 100 % Sperrwirkung in Kurven onroad und an der Vorderachse, sondern über eine Längssperre plus eine Quersperre an der Hinterachse, welche nicht in Kurven auf der Straße geschlossen wird, sondern nur situationsbedingt wenn es eben sinnvoll ist und fahrdynamisch zulässig. Aus diesem Grund geht eine jeweilige manuelle (und dann 100 % Sperrung) auch nur in Verbindung mit zugeschalteter Geländeuntersetzung. Und

auch hier könntest du immer noch um die Kurven fahren, wenngleich das auf festem Untergrund alles andere als gut für die Mechanik ist und den Wendekreis nicht eben verkleinert 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „Coronet“ vom 23. August 2020 um 10:25

Alles klar, hab ich wieder was dazu gelernt. Trotzdem noch eine Frage in diesem Zusammenhang : Ich habe das bei euren Erläuterungen nun so verstanden, dass diese situationsbedingte Sperre nur in Verbindung mit Terrain Tech eingerichtet ist. Aber m.E. ist dies doch auch beim normalen Touareg-Antrieb so - oder nicht ?

Beitrag von „coala“ vom 23. August 2020 um 11:19

Servus Gebhard,

der Touareg 7P "mit ohne" Terrain Tech hat:

a.) Keine Quersperre an der Hinterachse

und

b.) ein Torsen-Differential als Verteilergetriebe ("Mittendifferential")

Und damit wird hier nichts "situationsbedingt" gesperrt, das Torsen-Diff. ist zwar bis zu einem gewissen Grad selbstsperrend, dies allerdings ohne Eingriffsmöglichkeit von außen und niemals zu 100 %, so dass stets ein Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse möglich ist. Extrembeispiel: Stehst du mit dem Fahrzeug bergauf mit den Vorderrädern auf einer Eisplatte und die Hinterachse auf griffigem Untergrund, dann kommst du trotzdem nicht vom Fleck, da die erforderlichen Mindest-Reibungswerte an der Vorderachse nicht ausreichen, um eine Sperrwirkung zu ermöglichen. Hier muss dann die Traktionskontrolle eingreifen und durch Abbremsen der hilflos durchdrehenden Vorderräder Drehmoment an die Hinterachse umleiten. Mit Terrain Tech fährst du hingegen in dieser Situation auch ohne Bremseingriffe weiter.

Grüße

Robert

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 23. August 2020 um 12:16

Hallo zusammen

Ist es dann nicht so, dass der 7P ohne TerrainTech ein sogenannter AWD und der 7P mit TerrainTech ein 4x4 ist?

Etwa so in der Richtung:

<https://www.youtube.com/watch?v=ceSFYccOzDg>

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. August 2020 um 12:59

[Zitat von Sierrakiller](#)

Ist es dann nicht so, dass der 7P ohne TerrainTech ein sogenannter AWD und der 7P mit TerrainTech ein 4x4 ist?

Nein, auch ein Torsendiff ist ein Permanentallrad. d.h. es werden über das Verteilergetriebe beide Achsen angetrieben. Wenn das Torsen z.B. kaputt ist kommst du keinen Meter mehr weiter. Unter AWD versteht man meist einen Hang-on-Allrad, da wird eine Achse direkt angetrieben und die 2. Achse meist mittels Kupplung dazu geschaltet (z.B. Haldex im Tiguan oder X-Drive im X3).

MfG

Hannes

Beitrag von „Coronet“ vom 23. August 2020 um 14:42

Ist schon toll, wie gut einige wenige da Bescheid wissen - und dieses Wissen auch verstehen. Ich weiß nur ein paar Dinge über meinen T2 und verstehen tu ich noch weniger davon. So gesehen freu ich mich einfach über mein Terrain Tech auch wenn mir die ganz feinen Unterschiede noch nicht klar sind. Das muss aber auch nicht sein , man muss nicht alles verstanden haben. Es gibt Dinge, die akzeptiert man halt so, wie sie sind.

Nochmals Danke für eure Erläuterungen !

Beitrag von „macko“ vom 23. August 2020 um 17:46

Servus,

im Endeffekt ist es so, dass die mit Terrain Tech (wie zb Du und ich) noch einen echten Touareg haben, die anderen einen „Touareg Quattro“. [] [] [] []

Gruß

Marco

PS: Und die mit nem CR und V8 einen Touareg Quattro² [] []