

Luftfederung vs. konventioneller Federung

Beitrag von „dieselfan“ vom 21. Februar 2005 um 09:53

Hallo,

hat jemand schon den T. mit Luftfederung und konventioneller Federung gefahren und kann seine Eindrücke schildern?

Ich habe bei der Probefahrt einen mit Luftfederung gefahren und aufgrund des Mehrpreises von €2.900,- einen mit konventioneller Federung bestellt.

Hoffentlich war das kein Fehler! Es könnte ja sein, dass sich der T. mit normaler Federung z.B. schwammig in den Kurven verhält.

Gruß

Guido

Beitrag von „agroetsch“ vom 21. Februar 2005 um 10:02

Hallo dieselfan,

das ist hier eine beliebte Diskussion. Wirf doch einfach mal die Suche an, es gibt schon viele Beiträge dazu, z.B. [HIER](#) !

Beitrag von „IT-CS“ vom 21. Februar 2005 um 10:08

Hi,

ich habe den Dicken mit Stahlfederung und bin vom Komfort nicht enttäuscht. Ich finde die Abstimmung ideal für dieses Auto. Die Luftfederung ist zwar noch ein Tick besser, aber mit ca. 4000.-€ kein Sonderangebot. Das Geld habe ich lieber in die Komfortsitze (Lordosenstütze usw.) und andere Sachen reingesteckt. Also, wenn Du wie auf Wolken fahren willst, dann Luftfederung, sonst ist die Stahlfederung auch nicht von schlechten Eltern.

Gruß, Jörg

Beitrag von „weide_de“ vom 21. Februar 2005 um 10:22

Dem kann ich nur zustimmen, den Luxus habe ich mir an anderer Stelle im T. gegönnt.

Auch im Gelände bist du nicht unterlegen, wie im Anfang Februar in Dörnitz festgestellt habe. In die Bereiche, wo die Luftfederung theoretisch überlegen wäre, kommt man auch bei anspruchsvollerem Gelände nicht.

Beitrag von „dieselfan“ vom 21. Februar 2005 um 10:39

Zitat von agroetsch

Hallo dieselfan,

das ist hier eine beliebte Diskussion. Wirf doch einfach mal die Suche an, es gibt schon viele Beiträge dazu, z.B. [HIER](#) !

Danke Armin,

habe das Thema gefunden und ziehe meine Frage hiermit zurück.

Ich glaube ich werde auf die Luftfederung verzichten, da ich sowieso nur auf der Straße fahre, und für den Schnee hier ist er auf jeden Fall bestens ausgerüstet. Ist natürlich klar, dass diese Federung eine tolle Sache ist und eine Menge Komfort bietet, jedoch für mich persönlich einen Mehrpreis von 2.900€ nicht rechtfertigt.

Ich habe nur die Befürchtung gehabt, dass der T. mit Stahlfederung nicht besonders gut zu fahren ist (wie z.B. X5 ohne Sportfahrwerk).

Auf die erstaunten Blicke der Anderen kann ich jedoch gerne verzichten.

Gruß

Guido

Beitrag von „Fat Frank“ vom 21. Februar 2005 um 12:50

Hai,

also ich würde die Luftfederung immer wieder ordern, es fährt sich einfach super damit! Dafür habe ich eben auf andere Annehmlichkeiten verzichtet. Muß jeder für sich selbst entscheiden.

Gruß

Frank

Beitrag von „Joachim“ vom 21. Februar 2005 um 16:09

Ich hab auch Luftfederung und bin Stahlfederung schon gefahren.

Bei unserem 1. Int. Treffen hatten die Werksfahrzeuge Stahlfederung und die fuhren verdammt gut.

Im Gelände hat man den Vorteil, daß man mit Luft die Kiste in die Höhe bekommt und so auch mal den tieferen Bach durchqueren kann. Auch kann ich den Wagen den Gegebenheiten anpassen und auf der Straße hat man mit Sicherheit mehr Komfort. In der Automatik kann ich von der Straße in den Feldweg einbiegen und der T passt sich selbstständig an.

Das muß aber jeder selber wissen was er macht. Im Endeffekt redet man hier von Nachrüstung über Standheizung von 2000 Euro oder den Auspufftöpfen von über 1000 Euro und dem einen oder anderen Schnickschnack.

Alles das kann man nachrüsten... nur die Luftfederung nicht !!!

Ich für meinen Teil würde mir die Extras zubestellen die ich eventuell warscheinlich knapp kaufen würde, denn ein "Nachher" gibt es nicht.


...muß aber jeder selber wissen

Beitrag von „dummytest“ vom 21. Februar 2005 um 17:27

Zitat von dieselfan

Danke Armin,

Ich glaube ich werde auf die Luftfederung verzichten, da ich sowieso nur auf der Straße fahre, und für den Schnee hier ist er auf jeden Fall bestens ausgerüstet.

Das habe ich auch mal gedacht 😂 😂, und dann wollte ich es doch mal ausprobieren....


Die Stahlfederung war im Gelände bisher für mich völlig ausreichend gewesen (na ja, bis auf ein einziges mal, und da war ich selber schuld....). Ich glaube auch kaum (lt. meinen Vergleichs-Probefahrten), dass die Luftfederung komfortabler ist (oder ich merke es nicht..)

Beitrag von „dschlei“ vom 21. Februar 2005 um 18:17

Da ich ja jede Menge Leihwagen fahren durfte, wenn mein dicker mal wieder beim 😊 war, hatte ich auch fuer 2 Wochen einen Dicken mit Luftfederung. Mein eigenr hat die Stahlfedern. Ich kann daher vielleicht relativ gut beurteilen, wie der Unterschied ist.

Beim normalen Fahren auf glatter Strasse, merkte ich so gut wie keinen Unterschied, etwas Anderes ist, dass man bei der Luftfederung das Fahrzeug zum Beladen absenken kann (das ist schoen bei schweren Gegenstaenden, in meinem Fall beim Fassbiertransport). Im Gelaende ist die Luftfederung natuerlich 1. Klasse, aber da fahre ich kaum (oder mindestens bisher nicht). Ich wuerde definitv das Geld lieber in Innenraumkomfort anlegen als in der Luftfederung! 😊

Beitrag von „Heinz“ vom 21. Februar 2005 um 18:34

Hallo zusammen,

habe die Luftfederung, bin begeistert, und würde sie jederzeit wieder ordern. Hatte vorher allerdings auch schon mehrfach Niveauregulierung, halte ich als Caravaner für ein Muß. Wobei man das beim Touareg auf Grund von Grösse und Gewicht, sowie Allrad, evtl. relativieren kann.

Noch so ein paar kleine Gimmicks am Rande:

- Absenken zum Beladen
- Hochfahren für leichteres Ankuppeln und Steckdose einstecken
- Kompressor für Fahrräder, Schlauchboote, Luftmatratzen, ...
- Automatisches Absenken während Fahrt soll Sprit sparen
- Komfortmodus auf Holperstrassen (nach diversen Stadtwerke, Telekom, usw. Einsätzen) bietet schon echten Unterschied

gruß
Heinz

P.S.: Ich bin vor dem Kauf beide Modi gefahren, war subjektiv davon überzeugt, dass ein echter Unterschied spürbar war

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 21. Februar 2005 um 19:15

Zitat von Heinz

... Absenken zum Beladen ...

Genau das finde ich nicht so praktisch. Liegt aber daran, dass ich dann mit dem Kopf gegen die Heckklappe stoße. Für meine Frau wäre es hingegen sehr praktisch.

Thomas

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 21. Februar 2005 um 19:57

Hallo,

@dieselfan

Nie wieder ohne Luftfederung.

Sie hat **nur** Vorteile gegenüber der herkömmlichen Stahlfederung und ist ihren Preis wert!

- Niveauregulierung im Hängerbetrieb
- bessere Geländeeigenschaften
- Absenkung bei höheren Geschwindigkeiten
- Kompressor für sonstiges
- mehr Fahrkomfort auf Holperstraßen
- Absenkung zum Beladen
- u.u.u.u.

Nachteile sind mir nicht bekannt!

[IT-CS](#)

Wo hast Du denn die 4.000,-- Euro her?

Außerdem kann man sie nicht nachrüsten!

Gruß

Beitrag von „andreas“ vom 21. Februar 2005 um 20:01

Zitat von dreyer-bande

[IT-CS](#)

Wo hast Du denn die 4.000,-- Euro her?

Die Luftfederung gibt es bei den R5 und V6 nur zusammen mit MFL und Xenon, macht dann so runde 4 T€.

Gruß

andreas

Beitrag von „dschlei“ vom 21. Februar 2005 um 20:04

Also Leute, zur Klarstellung, einen Kompressor gibt es auch mit der Stahlfederung! (zumindest hier bei unseren Modellen) Nur ist der nicht unter dem Ruecksitz eingebaut, sondern liegt in der Reserveradmulde, und kann herausgenommen werden und auch bei anderen Fahrzeugen genutzt werden, ist daher also vielseitiger als der mit der Luftfederung! 🙌🙌🙌 😄

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 21. Februar 2005 um 20:14

Zitat von andreas

Die Luftfederung gibt es bei den R5 und V6 nur zusammen mit MFL und Xenon, macht dann so runde 4 T€.

Gruß
andreas


Danke Andreas,
darauf bin ich nicht gekommen, da ich MFL und Xenon sowieso geordert hätte.

Dafür ist Sie beim V10 schon drin! Du bist eben ein gescheites Bürschen:)

Beitrag von „andreas“ vom 21. Februar 2005 um 20:16




Zitat von dreyer-bande

Dafür ist Sie beim V10 schon drin!

Drum musste ich nachschauen. 

:trinken
andreas

Beitrag von „dieselfan“ vom 21. Februar 2005 um 20:58

Können einzelne Komponenten der Luftfederung verschleißen? Was kosten die Reparaturen? Luftfederung hört sich auch für Reparaturen teuer an   

Ja, ja, -Ihr habt den T. alle nur geleased und gebt Ihn nach drei Jahren wieder ab. Ich wollte meinen aber ein wenig länger fahren.

Beitrag von „dschlei“ vom 21. Februar 2005 um 21:21

In den US Foren tauchen auch so langsam Probleme mit der Luftfederung auf, wie z. B., dass der Wagen langsam absinkt, oder unterschiedlich hoch an den verschiedenen Ecken ist, oder Vorne runter und hinten hoch, oder umgedreht. Kann bei Stahlfedern nur passieren, wenn eine Feder gebrochen ist! 😄😄😄

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 21. Februar 2005 um 22:48

Zitat von dieselfan

Können einzelne Komponenten der Luftfederung verschleißen? Was kosten die Reparaturen? Luftfederung hört sich auch für Reparaturen teuer an 🤖🤖🤖
Ja, ja, -Ihr habt den T. alle nur geleased und gebt ihn nach drei Jahren wieder ab. Ich wollte meinen aber ein wenig länger fahren.

@dieselfan

Da gibt es sicher noch keine Erfahrungswerte. So alt ist der Dicke ja man eben. Meiner ist auch nicht geleast. Allerdings mache ich mir da Heute noch keine Gedanken, die Tür zu Morgen ist noch nicht geöffnet.:D

Gruß

Beitrag von „dschlei“ vom 22. Februar 2005 um 05:44


Zitat von dreyer-bande

@dieselfan

Allerdings mache ich mir da Heute noch keine Gedanken, die Tür zu Morgen noch nicht geöffnet.:D

Gruß

Mensch Hannes was bis Du ein Philosoph! Das sind ja ganz tiefe Gedanken, und wenn man das

so analysiert.....! Unwahrscheinlich! 

Beitrag von „Fat Frank“ vom 22. Februar 2005 um 13:11

Zitat

von Joachim: Das muß aber jeder selber wissen was er macht. Im Endeffekt redet man hier von Nachrüstung über Standheizung von 2000 Euro oder den Auspufftöpfen von über 1000 Euro und dem einen oder anderen Schnickschnack.
Alles das kann man nachrüsten... nur die Luftfederung nicht !!!

Das sehe ich genau so. Lieber Luft ordern und anderes später nachrüsten. Soll auch die Wiederverkaufschancen steigern!

Gruß

Frank

Beitrag von „dieselfan“ vom 22. Februar 2005 um 13:52

Na,

das ist doch eine persönliche Entscheidung was ich gerne hätte und was ich bereit bin dafür zu bezahlen. Für mich sind 2.900€ dafür zuviel. Der V6TDI wird beim Wiederverkauf auch gefragter sein als ein R5. Kaufen sich die Leute deswegen einen V6TDI (kann auch nicht nachgerüstet werden) und verzichten auf andere Extras?

Ich kaufe mir doch kein neues Auto und verzichte auf Ausstattungen, weil ich diese später nachrüsten will.

Gruß

Guido

Beitrag von „agroetsch“ vom 22. Februar 2005 um 14:20

Hallo Guido,

sehe ich genauso. Beim Wiederverkauf wird auch niemand 3000 Euro mehr für ein Auto mit Luftfederung bezahlen. Um die "Chancen" beim Wiederverkauf mache ich mir keinerlei Sorgen...!

Beitrag von „Heinz“ vom 22. Februar 2005 um 14:53

Die Luftfederung halte ich auch nicht für zwingend, um den Wiederverkaufswert zu steigern. Hängt allerdings vom Fahrzeug ab. Beim V10 ist es eh drin, beim V8 wird sicherlich eine Top-Ausstattung erwartet inkl. Luftfederung, um einen einigermaßen akzeptablen Wiederverkaufspreis zu erzielen. Bei V6, V6TDI und R5TDI dürfte die Luftfederung nicht so die Rolle spielen. Anders sieht es da schon mit dem Navi aus, das dürfte für alle Modelle ein Must-Have beim Wiederverkauf sein.

Aber wie so oft ist es kaum möglich vorherzusagen, was in 3 bis 4 Jahren angesagt sein wird, welche Farben besonders in sind (Innen und Aussen) und welchen Markt es für welches Modell und welche Ausstattung gibt. Beim Wiederverkauf spielen nun mal Angebot und Nachfrage zum Zeitpunkt X eine nicht unwesentliche Rolle.

Grundsätzlich halte ich auch den Ansatz für richtig die Extras auszuwählen, welche man persönlich bevorzugt und haben möchte. Nur weil evtl. ein silbernes Fahrzeug bessere Verkaufschancen hat würde ich mir deshalb diese Farbe trotzdem nicht holen. (Soll nur ein Beispiel sein, keine neue Farbdiskussion !)

gruß
Heinz

Beitrag von „dschlei“ vom 22. Februar 2005 um 15:49

In meinem relativ langen Autofahrerleben (ich fahre seit 1962) habe ich noch nie ein Auto wegen des Wiederverkaufspreises gekauft! Ich habe festgestellt, dass Zubehör nur wenig Einfluss auf den Preis in 4 - 6 Jahren hat, und dass man für einen höheren Verkaufspreis auch einen höheren Einstandspreis zahlen muss. Alles ist daher relativ und ich würde jedem raten, dass Fahrzeug so auszustatten wie es einem persönlich gut gefällt, egal ob Farbe oder Ausstattung. Zusätzlich, wenn man sich ein Fahrzeug in der Preisklasse des Dicken kauft, und

dann sich über ein paar hundert Euronen in 4 - 6 Jahren schwere Gedanken machen muss, kann man sich so ein Fahrzeug eigentlich nicht leisten! Da wäre es von Anfang an vielleicht besser ein Fahrzeug zu kaufen, welches den Einkommens-Verhältnissen besser entspricht, dann hat man auch Freude daran und braucht sich keine Sorgen zu machen was denn beim Wiederverkauf passieren wird.

Das ist meine Meinung, und ich erhebe natürlich keinen Anspruch darauf es besser als andere Forumsteilnehmer zu wissen, aber ich habe immer danach gehandelt, und es war immer gut für mich! 😊

Beitrag von „Heinz“ vom 22. Februar 2005 um 16:54

Zitat von dschlei

In meinem relativ langen Autofahrerleben (ich fahre seit 1962) habe ich noch nie ein Auto wegen des Wiederverkaufspreises gekauft! Ich habe festgestellt, dass Zubehör nur wenig Einfluss auf den Preis in 4 - 6 Jahren hat, und dass man für einen höheren Verkaufspreis auch einen höheren Einstandspreis zahlen muss. Alles ist daher relativ und ich würde jedem raten, dass Fahrzeug so auszustatten wie es einem persönlich gut gefällt, egal ob Farbe oder Ausstattung. Zusätzlich, wenn man sich ein Fahrzeug in der Preisklasse des Dicken kauft, und dann sich über ein paar hundert Euronen in 4 - 6 Jahren schwere Gedanken machen muss, kann man sich so ein Fahrzeug eigentlich nicht leisten! Da wäre es von Anfang an vielleicht besser ein Fahrzeug zu kaufen, welches den Einkommens-Verhältnissen besser entspricht, dann hat man auch Freude daran und braucht sich keine Sorgen zu machen was denn beim Wiederverkauf passieren wird.

Das ist meine Meinung, und ich erhebe natürlich keinen Anspruch darauf es besser als andere Forumsteilnehmer zu wissen, aber ich habe immer danach gehandelt, und es war immer gut für mich! 😊

Hallo Dietmar,

nur so als kleine Anmerkung: In Deutschland gibt es inzwischen Leasing-Gesellschaften, welche bei bestimmten Fahrzeugen ab einer gewissen Größenordnung eine gewisse Ausstattung vorschreiben. Dort heißt es nicht, "*kein Leder und kein Navi, das kostet mehr*", sondern "*kein Leder und kein Navi, dich nehmen wir nicht*". Ich würde dann zwar die Leasinggesellschaft wechseln, aber grundsätzlich zeigt das das Verständnis und die Problematik des Wiederverkaufs. Ich mache mir auch keine Sorgen um den Wiederverkauf, das wird bei mir

garantiert ein Erlös, da ich ganz bewusst 48 Monate, 20% Restwert und Eigenverwertung (🤖) gewählt habe. Aber viele (ich schätze mal 3/4 der Neuwagenkäufer) kalkulieren schon mit der monatlichen Rate (möglichst gering) und dem Restwert (trotzdem möglichst hoch).

Autofahren ist in Deutschland halt auch viel viel teurer als in den USA. 🤖

gruß
Heinz

Beitrag von „IT-CS“ vom 22. Februar 2005 um 17:03

Was mich wundert, wie Ihr auf 2800 € für die Luftfederung kommt, meine Rechnug ist da 3800 €, da die Xenon-Scheinwerfer auch noch hinzu kommen.

Ich bin zwar auch der Meinung das Fahrzeug sich so auszustatten, wie man es persönlich am liebsten hätte, aber es gibt bei mir eine persönliche Geizgrenze, in der mein Fahrzeug aus Prinzip nicht einen gewissen NP. übersteigt. Von Ausstattungsmuss o.ä. Aussagen halte ich gar nichts, jeder muss selbst wissen was er den toll oder schön findet. VW sei 🤖 kann man ja sehr umfangreich individualisieren. Nur bei Leasingfahrzeugen schreibt unter Umständen der Leasinggeber vor welche Ausstattung zu wählen ist. Die Frage ob Luft- oder Stahlfederung ist reine Komfortsache. Die Dauerhaltbarkeit der Luftfederung muss sich noch rausstellen (ist aber in anderen Fahrzeugen auch ohne Probleme). Ob die Luftfederung den Wiederverkaufswert positiv beeinflusst, hängt von der Dauerhaltbarkeit ab und ist rein spekulativ.

Ich habe die Stahlfederung aus zwei Gründen gewählt, erstens die Geizgrenze, zweitens die komplizierte Technik der Luftfederung (Citroen-Hydropneumatik - Geschädigter, irgend was war, wenn es älter war, immer undicht, wie im Leben 😊)

Gruss, Jörg

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 22. Februar 2005 um 18:53

Zitat von Heinz

Hallo Dietmar,

nur so als kleine Anmerkung: In Deutschland gibt es inzwischen Leasing-Gesellschaften, welche bei bestimmten Fahrzeugen ab einer gewissen Größenordnung eine gewisse Ausstattung vorschreiben. Dort heißt es nicht, "*kein Leder und kein Navi, das kostet mehr*", sondern "*kein Leder und kein Navi, dich nehmen wir nicht*". Ich würde dann zwar die Leasinggesellschaft wechseln, aber grundsätzlich zeigt das das Verständnis und die Problematik des Wiederverkaufs. Ich mache mir auch keine Sorgen um den Wiederverkauf, das wird bei mir garantiert ein Erlös, da ich ganz bewusst 48 Monate, 20% Restwert und Eigenverwertung (🤖) gewählt habe. **Aber viele (ich schätze mal 3/4 der Neuwagenkäufer) kalkulieren schon mit der monatlichen Rate (möglichst gering) und dem Restwert (trotzdem möglichst hoch).**

Autofahren ist in Deutschland halt auch viel viel teurer als in den USA. 🤖

gruß
Heinz

Hallo Heinz,

was sind denn das für Finanzierungsformen?

Als rationeller (vernünftiger) Kaufmann setzte ich doch wohl die Tilgung gemäß der betriebswirtschaftlichen Nutzungsdauer an.

Und das sind nun mal max. 5 Jahre. Bis dahin muß das Fahrzeug bezahlt sein.

Die gilt auch für die vernünftige Kalkulation einer mtl. Rate bei der Finanzierung von Privatfahrzeugen. Neufahrzeuge sollten generell nur mit max. 72 Monaten Laufzeit und vollständiger Rückzahlung des Kredits kalkuliert werden.

Sonst würde ich schon keine Finanzierung empfehlen, weil der Kreditnehmer sich das Fahrzeug dann sowieso nicht leisten kann.

Bedeutet Deine Aussage gleichzeitig, dass 75 % der Neuwagenkäufer oder der Finanzierungsberater nicht rechnen können?

Gruß

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 22. Februar 2005 um 18:58

Zitat von Fat Frank

Das sehe ich genau so. Lieber Luft ordern und anderes später nachrüsten. Soll auch die Wiederverkaufschancen steigern!

Gruß

Frank

Sehr richtig Frank,
es geht um Wiederverkaufschancen.

Allerdings ist dies wohl mißverstanden worden.

Wer kauft heute noch einen Gebrauchtwagen ohne ABS oder Klimaanlage?

Wohlgemerkt: 1x Sicherheitsmerkmal u. 1 x Komfortbestandteil.

Gruß

Beitrag von „Heinz“ vom 22. Februar 2005 um 19:45

Zitat von dreyer-bande

Hallo Heinz,

was sind denn das für Finanzierungsformen?

Als rationeller (vernünftiger) Kaufmann setzte ich doch wohl die Tilgung gemäß der betriebswirtschaftlichen Nutzungsdauer an.

Und das sind nun mal max. 5 Jahre. Bis dahin muß das Fahrzeug bezahlt sein.

Die gilt auch für die vernünftige Kalkulation einer mtl. Rate bei der Finanzierung von Privatfahrzeugen. Neufahrzeuge sollten generell nur mit max. 72 Monaten Laufzeit und vollständiger Rückzahlung des Kredits kalkuliert werden.

Sonst würde ich schon keine Finanzierung empfehlen, weil der Kreditnehmer sich das Fahrzeug dann sowieso nicht leisten kann.

Bedeutet Deine Aussage gleichzeitig, dass 75 % der Neuwagenkäufer oder der Finanzierungsberater nicht rechnen können?

Gruß

Alles anzeigen

Hallo Hannes,

nein, absolut nicht. Jeder muss für sich die passende Finanzierung, bzw. Leasing finden. Ich habe überhaupt keine Aussage getroffen, dass andere nicht rechnen können. Ich habe nur für

meinen speziellen Fall gesprochen. Für ein Firmenfahrzeug empfiehlt sich üblicherweise meist Leasing. Bei 48 Monaten Laufzeit werden lt. meiner Erfahrung bei Leasing meist so ca. 38-42% Restwert eingesetzt, abhängig von Modell, Motor und Laufzeit ab und zu etwas mehr oder weniger.

Wenn ich nun am Ende der Laufzeit Eigenverwertung vereinbare und einen Restwert von 40% vereinbare und diese 40% auch bei Verkauf erhalte, dann ist das betriebswirtschaftlich ein 0, also im Prinzip der *Optimalfall*. Kann ich nur 38% erwirtschaften, dann habe ich Sonderausgaben in Höhe von 2% vom BLP, kann ich 42% erwirtschaften, dann habe ich eine Sondereinnahme in Höhe von 2% vom BLP, jeweils zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs.

Vereinbare ich nun einen Restwert von 25% und erwirtschaftete 40%, dann habe ich zwar über die 4 Jahre höhere Kosten angesetzt (und spare Steuern), kann aber nach 4 Jahren eine Sondereinnahme von 15% verbuchen (welche dann natürlich steuerlich wieder zuschlagen würde). Soweit die offizielle Form.

Inoffiziell kann ich bei Eigenverwertung auch eine beliebige Privatperson angeben... (🤖)

gruß
Heinz

Beitrag von „dschlei“ vom 22. Februar 2005 um 20:43

Zitat von Heinz


Hallo Hannes,

nein, absolut nicht. Jeder muss für sich die passende Finanzierung, bzw. Leasing finden. Ich habe überhaupt keine Aussage getroffen, dass andere nicht rechnen können. Ich habe nur für meinen speziellen Fall gesprochen. Für ein Firmenfahrzeug empfiehlt sich üblicherweise meist Leasing. Bei 48 Monaten Laufzeit werden lt. meiner Erfahrung bei Leasing meist so ca. 38-42% Restwert eingesetzt, abhängig von Modell, Motor und Laufzeit ab und zu etwas mehr oder weniger.

Wenn ich nun am Ende der Laufzeit Eigenverwertung vereinbare und einen Restwert von 40% vereinbare und diese 40% auch bei Verkauf erhalte, dann ist das betriebswirtschaftlich ein 0, also im Prinzip der *Optimalfall*. Kann ich nur 38% erwirtschaften, dann habe ich Sonderausgaben in Höhe von 2% vom BLP, kann ich 42% erwirtschaften, dann habe ich eine Sondereinnahme in Höhe von 2% vom BLP, jeweils

zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs.

Vereinbare ich nun einen Restwert von 25% und erwirtschaftete 40%, dann habe ich zwar über die 4 Jahre höhere Kosten angesetzt (und spare Steuern), kann aber nach 4 Jahren eine Sondereinnahme von 15% verbuchen (welche dann natürlich steuerlich wieder zuschlagen würde). Soweit die offizielle Form.

Inoffiziell kann ich bei Eigenverwertung auch eine beliebige Privatperson angeben... (
)

gruß
Heinz

Alles anzeigen

Das hört sich aber alles Kompliziert an. Glücklicherweise macht das alles mein Steuerberater und der entscheidet auch, wieviel von meinem Wagen als Privatanteil, und wieviel für mein Nebengeschäft (Technische Umbesetzungen - hauptsächlich Patente) angerechnet werden. Ich würde ja ganz verrückt wenn ich mich mit all dem Steuerzeug auseinander setzen müsste. Daher kaufe ich meine Fahrzeuge auch grundsätzlich (mit dreijähriger Abzahlung) und kann dann selbst meinen Restwert bestimmen, oder wieviel km ich damit fahre, oder wie lange ich das Fahrzeug behalte, oder welche Ausstattung ich nehme. Ich hab immer noch nicht kapiert warum Leasing für Privatleute gut sein soll, außer, dass man sich teurere Fahrzeuge mieten kann, obwohl man sich diese eigentlich in Wahrheit nicht leisten kann!

She ich das vielleicht falsch?



Beitrag von „dummytest“ vom 22. Februar 2005 um 20:56

Zitat von dschlei

Das hört sich aber alles Kompliziert an. Glücklicherweise macht das alles mein Steuerberater und der entscheidet auch, wieviel von meinem Wagen als Privatanteil, und wieviel für mein Nebengeschäft (Technische Umbesetzungen - hauptsächlich Patente) angerechnet werden. Ich würde ja ganz verrückt wenn ich mich mit all dem Steuerzeug auseinander setzen müsste. Daher kaufe ich meine Fahrzeuge auch grundsätzlich (mit dreijähriger Abzahlung) und kann dann selbst meinen Restwert bestimmen, oder wieviel km ich damit fahre, oder wie lange ich das Fahrzeug behalte,

oder welche Ausstattung ich nehme. Ich hab immer noch nicht kapiert warum Leasing für Privatleute gut sein soll, außer, dass man sich teurere Fahrzeuge mieten kann, obwohl man sich diese eigentlich in Wahrheit nicht leisten kann!

She ich das vielleicht falsch?



Ist noch viel schlimmer, wenn die richtige Konstellation gegeben ist. Du hast schon recht, Leasing ist erst mal einfach nur eine Form der Finanzierung mit einem anderen Namen.

Der einzige Grund für Privatleute ein Auto zu "leasen" (steuerlich fällt da ja jeder Grund weg), ist, die Möglichkeit bei einigen Leasingverträgen, sich den Restwert garantieren zu lassen. Bei unserer politischen Lage zur Steuergesetzgebung muss man leider auch bei kurzen Laufzeiten schon fast mit "allem" rechnen (Veränderungen der KFZ-Steuer, der Benzin/Diesel-Preise, LKW-Maut auf Autobahnen ab 2,8t zul Ges.Gewicht 😄 ,). Das kann den Wiederverkaufswert eines Fahrzeugs schon ganz schön beeinflussen.

Gewerbetreibende werden manchmal aus steuerlichen Gründen gezwungen, ein Auto zu leasen, um nicht mit der doppelten Abführung der MWST bestraft zu werden. Ich konnte es vor ca. 10 Jahren auch nicht glauben, so was gibt es aber tatsächlich!!! Wenn ich mein damaliges Fahrzeug gekauft hätte (Finanzierung ist unerheblich), dann hätte ich beim Wiederverkauf (ich plante damals, den Wagen 2 Jahre zu fahren und dann gegen einen neuen auszutauschen) glatt die MWST teilweise (ca. 55%) ein zweites Mal bezahlen müssen 🤔 🤔 🤔

Beitrag von „dieselfan“ vom 22. Februar 2005 um 21:41

Sorry, dass ich eine Leasing Diskussion in Gang gebracht habe. Ich war am Anfang nur im Zwiespalt, welche Federung ich bestellen sollte.



Na wenn es dennoch Spaß macht 😞

Gruß
Guido

Beitrag von „Fat Frank“ vom 23. Februar 2005 um 08:38

Zitat

von dieselfan: Na,
das ist doch eine persönliche Entscheidung was ich gerne hätte und was ich bereit bin
dafür zu bezahlen. Für mich sind 2.900€ dafür zuviel.

Na dann ist doch alles klar. Wieso hast du dann dieses Thema aufgemacht?

Frank

Beitrag von „dummytest“ vom 23. Februar 2005 um 09:13

Zitat von dieselfan

Sorry, dass ich eine Leasing Diskussion in Gang gebracht habe. Ich war am Anfang nur
im Zwies 😬

Na wenn es dennoch Spaß macht 😞

Gruß
Guido

und dazu kommen dann noch diese 🗣️ , die immer gleich antworten müssen, ohne den
eigentlichen Titel des Threads gelesen zu haben 😞



Beitrag von „dieselfan“ vom 23. Februar 2005 um 09:55

[Frank](#),
nicht gleich aufregen 😊

Gruß
Guido

Beitrag von „Heinz“ vom 23. Februar 2005 um 09:56

Zitat von dummytest

und dazu kommen dann noch diese 🤖, die immer gleich antworten müssen, ohne den eigentlichen Titel des Threads gelesen zu haben 😞



Geht das jetzt schon wieder los? Ich frage mich manchmal, wie einige ihre persönlichen Gespräche führen. Wird da auch nicht abgewichen. Gibt es da genaue Marschrouten? 3 Minuten Wetter, 7 Minuten Fußball, dann 90 Sekunden Politik...

Tut mir leid, aber ich finde es einfach lächerlich, dass sich entwickelnde Diskussionen immer wieder zu solchen Beiträgen führen und man dann auch noch als 🤖 bezeichnet wird. Ist etwas daneben. So einen beschränkten einseitigen Blick würde ich von einem Touaregfahrer eigentlich nicht erwarten.

So, das musste ich jetzt mal los werden !

gruß
Heinz

Beitrag von „agroetsch“ vom 23. Februar 2005 um 10:32

...zumal die Marschroute des Abschweifens ja nachvollziehbar war

Aufpreis CDC -> Wiederverkauf -> Restwert etc. -> Finanzierung

Das ist nun wirklich nicht abwegig.

Und dieselfan hatte das Thema nach Verweis auf den anderen Thread ja schon abgehakt.

Also bleibt locker.

Beitrag von „dummytest“ vom 23. Februar 2005 um 11:19

Zitat von Heinz

Geht das jetzt schon wieder los? Ich frage mich manchmal, wie einige ihre persönlichen Gespräche führen. Wird da auch nicht abgewichen. Gibt es da genaue Marschrouten? 3 Minuten Wetter, 7 Minuten Fußball, dann 90 Sekunden Politik...

Tut mir leid, aber ich finde es einfach lächerlich, dass sich entwickelnde Diskussionen immer wieder zu solchen Beiträgen führen und man dann auch noch als 🗣️ bezeichnet wird. Ist etwas daneben. So einen beschränkten einseitigen Blick würde ich von einem Touaregfahrer eigentlich nicht erwarten.

So, das musste ich jetzt mal los werden !

gruß
Heinz

..... wenn du den Thread verfolgst, dann habe ich mich selbst als 🗣️ bezeichnet 😄 , da kam meine Satire wohl nicht ganz rüber, pardon 🙄

Ich würde nie andere so angreifen, bei mir selbst bin ich da weniger empfindlich 😞

Beitrag von „Martin W“ vom 23. Februar 2005 um 11:36

Gibt es eigentlich Erfahrungen zu den Stahlfedern im Hänger bzw. Caravan Betrieb? Ich fahre zur Zeit mit Luftfederung und ziehe einen 1,6 Tonnen Caravan man bemerkt dabei kaum das man was am Haken hat. Wie verhält sich die Stahlfederung z. B. bei einer Stützlast von ca. 100 kg. bezüglich des Nivaus und wie im Fahrbetrieb mit einem großen Caravan?

Gru? Martin

Beitrag von „Heinz“ vom 23. Februar 2005 um 11:47

Zitat von dummytest

..... wenn du den Thread verfolgst, dann habe ich mich selbst als 🤖 bezeichnet 😄 ,
da kam meine Satire wohl nicht ganz rüber, pardon

Ich würde nie andere so angreifen, bei mir selbst bin ich da weniger empfindlich 😞

Hallo Burkhard,

ENTSCULDIGUNG !!! 🙏

Habe vorhin nur die letzten zwei Beiträge im Thread gelesen. Sorry !!! War etwas übereilt in meiner Antwort, manchmal sollte man nicht zuviele Dinge auf einmal tun, bzw. dieses versuchen... 😞

Gruß
Heinz

Beitrag von „Heinz“ vom 23. Februar 2005 um 11:54

Zitat von Martin W

Gibt es eigentlich Erfahrungen zu den Stahlfedern im Hänger bzw. Caravan Betrieb? Ich fahre zur Zeit mit Luftfederung und ziehe einen 1,6 Tonnen Caravan man bemerkt dabei kaum das man was am Haken hat. Wie verhält sich die Stahlfederung z. B. bei einer Stützlast von ca. 100 kg. bezüglich des Nivaus und wie im Fahrbetrieb mit einem großen Caravan?

Gru? Martin

Habe auch einen 1,7t Caravan und Stützlast bei 100Kg, sowie Luftfederung. Hatte vorher im A8 quattro auch Niveauregulierung. Jeweils ohne Probleme. Davor im A6 ohne Niveauregulierung war das ein furchtbares Gegurke mit einem schweren Hänger, sehr anstrenge und auch ermüdend beim Fahren. Mit dem Touareg und Luftfederung fährt man sehr entspannt über viele Stunden. Ob die Stahlfederung bei dieser Konstellation ähnlichen Komfort bietet, wage ich zu bezweifeln. Rein technisch ist das ja kaum möglich, denn auf Grund des Hebels mit 100 Kg an der Kupplung ergibt sich ja zwangsläufig eine ganz andere Federwirkung auf die Hinterachse.

gruß
Heinz

Beitrag von „dummytest“ vom 23. Februar 2005 um 11:58

Zitat von Heinz

Hallo Burkhard,

ENTSCULDIGUNG !!! 🙇

Habe vorhin nur die letzten zwei Beiträge im Thread gelesen. Sorry !!! War etwas übereilt in meiner Antwort, manchmal sollte man nicht zuviele Dinge auf einmal tun, bzw. dieses versuchen... 😬

Gruß
Heinz

Hallo Heinz,

Entschuldigung nicht notwendig, spontane Leute sind mir immer lieber als "Lahmär....". 🙇🙇, ging mir bei meiner Ursprungsantwort wohl genau so 😄

Beitrag von „Fat Frank“ vom 23. Februar 2005 um 13:13

Lieber Guido,

wenn du kannst bestell dir die Luftfederung. Ich hatt zunächst auch 'nur' die Stahlfederung bestellt. Habe dann aber nicht mehr richtig schlafen können weil ich ständig überlegte ob das so richtig ist (ca. 2 Wochen).

Um später nicht 'dumm dazustehen' habe ich dann doch noch mal alle Finanztricks ausgelotet um mir die Luft doch noch gönnen zu können. Seitdem bin ich jede Nacht mit einem Lächeln eingeschlafen und irgendwann tuts auch mit dem Geld nicht mehr weh. Für mich war das die richtige Entscheidung!

Hoffe du kannst für dich auch die richtige Entscheidung finden! Meine Antwort sollte eigentlich nicht so ruppig rüberkommen, sorry.

Gruß

Frank

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 23. Februar 2005 um 13:27

Zitat von Fat Frank

Lieber Guido,

wenn du kannst bestell dir die Luftfederung. Ich hatt zunächst auch 'nur' die Stahlfederung bestellt. Habe dann aber nicht mehr richtig schlafen können weil ich ständig überlegte ob das so richtig ist (ca. 2 Wochen).

Um später nicht 'dumm dazustehen' habe ich dann doch noch mal alle Finanztricks ausgelotet um mir die Luft doch noch gönnen zu können. Seitdem bin ich jede Nacht mit einem Lächeln eingeschlafen und irgendwann tuts auch mit dem Geld nicht mehr weh. Für mich war das die richtige Entscheidung!

Hoffe du kannst für dich auch die richtige Entscheidung finden! Meine Antwort sollte eigentlich nicht so ruppig rüberkommen, sorry.

Gruß

Frank

Alles anzeigen

Nur weil Du sie unbedingt haben wolltest, heißt das ja noch lange nicht, dass Du sie auch wirklich gebraucht hättest. Oder meinst Du, dass Du mit der Stahlfederung vollkommen unzufrieden gewesen wärst?

Du warst heiß drauf und brauchtest sie für Dein Ego. 😄

Geht mir im übrigen bei anderen Konsumgütern auch nicht anders, war also nicht als Vorwurf gemeint!

Beitrag von „dschlei“ vom 23. Februar 2005 um 14:20

Also Stahlfederung und Anhaenger ziehen geht wunderbar. Ich ziehe einen einachsigen Autotransporter (brauche ich fuer meine anderen T's), und der hat ungefaehr 150 kg Gewicht am Kupplungsball (ich glaub Ihr nennt das Stuetzlast), und ich merke practisch nict, dass ich was hinten dran haengen hab! Ich muss immer wieder mal in den Rueckspiegel sehen um sicher zu stellen, dass der Anhaenger noch da ist. Das Gewicht ist so um die 1500 kg (der Haenger ist fast so schwer wie die Autos). 😊

Beitrag von „dschlei“ vom 23. Februar 2005 um 14:23

Und was ich auch noch sagen wollte, ich finde es hier in dem Forum gut wie man gegenseitig versucht, Unstimmigkeiten wieder ins Lot zu bringen, und sich entschuldigt, usw. In den US Foren waere das hier in einen (cyberspace weise) blutigen Streit mit gegenseitigen beleidigungen ausgegangen! 🤝🤝🤝🤝



Beitrag von „Fat Frank“ vom 23. Februar 2005 um 16:06

Zitat

von Rocky Mountain:

Du warst heiß drauf und brauchtest sie für Dein Ego.

Es ist wohl eher so, daß ich mir Sorge gemacht habe hier einen Fehler zu begehen, weil ich mir nicht sicher war. Die nagenden/bohrenden... Zweifel an meiner Entscheidung haben mich echt kirre gemacht.

Für mein Ego habe ich den Dicken gekauft 😊 (ist das so? Ich weiß es nicht).

Gruß

Frank

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 23. Februar 2005 um 19:02

Naja, ein wenig Resthoffnung habe ich noch, dass meiner, wenn ich ihn in 2 Wochen bekomme, auch ohne Luftfederung fahrbar sein wird und ich nicht heulend mit den Fäusten auf den Boden trommelnd, meine Entscheidung bereuen werde.

Ich werde mir dann wohl oder übel auf meinem Weg zur Arbeit eine Stelle am Fluss aussuchen müssen, die nur 44 cm und keine 50 cm tief ist, damit ich da problemlos durchkomme.

Mal ehrlich, es ist zwar nett mit der Luftfederung, das tolle Hochpumpen und wieder Ablassen, aber ich denke dass der Touareg, ähnlich wie auch andere 38.566.785 in Deutschland zugelassene PKW, prima ohne Luftfederung auskommt.

Das aktive Fahrwerk, oder wie auch immer der technisch richtige Begriff heißt, hat durchaus einen sicherheitsrelevanten Aspekt. Aber das wars dann auch.

Auf die 5 km/h mehr V max back ich mir ein Ei. Das ist was für unsere "racer", die nicht begriffen haben, dass der T. im Vergleich zu anderen PKW nun mal recht langsam ist und auch immer bleiben wird.

Im normalen Fahrbetrieb ist der Stahlgefederte dem Luftgefederten zu 99% nicht unterlegen.

Und das eine fehlende % brauche ich, wenn ich mich freiwillig und ohne Zwang auf einen abgesperrten Übungsplatz begeben um dort meinen mindestens 50.000,- € teuren Nobel Hobel zu maltretieren. Aber dazu zwingt mich Gott sei Dank keiner.

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 23. Februar 2005 um 19:38

Zitat von Rocky Mountain

Mal ehrlich, es ist zwar nett mit der Luftfederung, das tolle Hochpumpen und wieder Ablassen, aber ich denke dass der Touareg, ähnlich wie auch andere 38.566.785 in Deutschland zugelassene PKW, prima ohne Luftfederung auskommt.

Das aktive Fahrwerk, oder wie auch immer der technisch richtige Begriff heißt, hat durchaus einen sicherheitsrelevanten Aspekt. Aber das wars dann auch.

Auf die 5 km/h mehr V max back ich mir ein Ei. Das ist was für unsere "racer", die nicht begriffen haben, dass der T. im Vergleich zu anderen PKW nun mal recht langsam ist und auch immer bleiben wird.

Im normalen Fahrbetrieb ist der Stahlgefederte dem Luftgefederten zu 99% nicht unterlegen.

Ich glaube genauso würde ich auch argumentieren wenn ich mir die Luftfederung gespart hätte



Klar die Luftfederung ist nicht obligatorisch aber doch etwas sehr feines. Keiner hat hier je behauptet das die Dicken ohne Luftfederung schlechtere Autos sind. Man sollte jedoch nicht

den Vorteil einer Luftfederung relativieren weil man selbst keine geordert hat. 😞

Beitrag von „dschlei“ vom 23. Februar 2005 um 20:28

Wie ich schon mal geschrieben habe, macht der Dicke eine ganz gute Figur auch ohne Luftfederung. Das wichtigste ist doch, dass man das bestellt was man wirklich glauben zu muessen, fuer den Einen ist's halt die Luftfederung, fuer den Anderen die Navi, usw. Und dann muss man halt damit leben. Einen gewissen Ausschlag gibt natuerlich auch der Inhalt des Geldbeutels, bei mir war das jedoch nicht ausschlaggebend. Ich aergere mich noch immer, dass ich den V6 und nicht den V8 genommen habe, aber ich wollte einfach mehr Umweltbewusst sein! Das war halt 'ne bloede Idee, was ist schon Umweltbewusst wenn ich statt 5 ltr nur 14 verbrauche?

Aber wie gesagt, jedem Tierchen sein Plaesierchen, und der Dicke (wenn er mal nicht in der Werkstatt ist, wo er heute wieder hingehen wird) ist schon ein schoenes Fahrzeug, ganz gleich mit welcher Ausstattung! 🍷👍👍

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 23. Februar 2005 um 20:47

Zitat von TouaregV6TDI

Man sollte jedoch nicht den Vorteil einer Luftfederung relativieren weil man selbst keine geordert hat. 😞

Naja, den Vorteil mit dem aktiven Fahrwerk erkenne ich durchaus an. Habe ich ja auch geschrieben. Aber diese ganzen Geländegängigkeitsargumente finde ich echt albern. Wenn ich mich erst, um die wirklichen Vorteile der Luftfederung ausspielen zu wollen, in ein abgesperstes Gelände begeben muß, wo sich eigentlich nur Motocrosser und andere freaks rumtreiben, dann finde ich das alles nur noch lächerlich. Keiner, wirklich keiner kommt im Normalfall in eine Situation, bei der die Luftfederung "gebraucht" wird.

Nur weil die Luftfederung angeboten wird, gibt es auf einmal Leute, die darauf nicht verzichten wollen/können, was auch immer.

Mitunter glaube ich es kommt vielen nur darauf an sagen zu können: " Klar habe ich sie geordert. Das ist ein "must have", sonst ist das doch kein richtiger Touareg, das ist doch der eigentliche Clou an dem Touareg usw.

Und ausserdem: Vollausrüstung, was sonst? Wir sind doch hier nicht bei Arme Leuts

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 23. Februar 2005 um 21:37

Ein "Must have" ist die Luftfederung sicher nicht. Ich glaube schon das die Luftfederung auch ausserhalb des Geländeeinsatzes seine Vorzüge hat. Aber in einem stimme ich mit dir überein der Touareg bietet schon sehr viele technische Raffinessen, ob wir diese alle im Alltag gebrauchen werden ist eher fraglich. 😊

Dies ist bei anderen Sachen nicht anders, manche wollen ein Handy mit einem Bildschirm welches 262tausend Farben darstellen kann und verhöhnen das Modell das "nur" 65tausend Farben darstellt. Ob man im Alltag den Unterschied feststellen kann ist fraglich. Man sollte bei all den technischen "Innovationen" die zudem sehr kurzlebig sind (Eine Neuerung jagt die andere) aufpassen das man nicht den Verstand verliert da man immer mit der Zeit gehen will. Erinnern tut mich dieses Phänomen auch an die Frage ob man die Bestellung seines Dicken ruhen lassen soll um noch das DVD-Navi zu kriegen usw.

Es wird nie aufhören ! Also cool bleiben und mit seiner eigenen Wahl zufrieden sein. 😊

Beitrag von „andreas“ vom 23. Februar 2005 um 21:43

Zitat von Rocky Mountain

..... Keiner, wirklich keiner kommt im Normalfall in eine Situation, bei der die Luftfederung "gebraucht" wird.....

Das ist bei mir Normalfall, im Gelände um zügiger fahren zu können ohne gleich bei jeder Bodenwelle aufzusetzen.

Gruß
andreas

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 23. Februar 2005 um 21:44

[TouaregV6TDI](#)

Da sind wir einer Meinung. Manchmal fühle ich mich an diese alte Werbung erinnert, bei der sich 2 alte Freunde treffen und jeder erst einmal auf den Tisch legt, was er alles erreicht hat:
Mein Haus, mein Auto, meine Yacht...mein Touareg mit Luftfederung, Nappa auf Komfort, Memory Paket 2, 275er auf Atheo, großes Navi, 4 Zonen Climatronic....
Was Du hast die Luftfederung nicht??????? Oh Mann

Beitrag von „Gruene“ vom 23. Februar 2005 um 21:48

der schröder 

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 23. Februar 2005 um 21:49

Zitat von andreas

Das ist bei mir Normalfall, im Gelände um zügiger fahren zu können ohne gleich bei jeder Bodenwelle aufzusetzen.

Gruß
andreas

Tut er das?

Nur weil ihm mit Stahlfeder 6 von 30 cm fehlen ist er ja noch kein Porsche 911 GT3?

Ist ja außerdem auch nicht jeder Sprengmeister und fährt über alte Übungsplätze der Russen. Normal Sterbliche dürfen da nicht einmal rauf, ohne sich strafbar zu machen.

Beitrag von „andreas“ vom 23. Februar 2005 um 22:18

Zitat von Rocky Mountain

Tut er das?

Nur weil ihm 6 von 30 cm fehlen



Wie meinst Du das?

Tatsächlich:

Es sind neun Zentimeter zum X-Tra-Level,
aber in dem ist es sehr unkomfortabel,
entscheidend sind die 3 Zentimeter zum
offroad-level und die machen was aus.

Gruß

andreas

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 23. Februar 2005 um 23:19

Zitat von Rocky Mountain

Tut er das?

Nur weil ihm mit Stahlfeder 6 von 30 cm fehlen ist er ja noch kein Porsche 911 GT3?

Ist ja außerdem auch nicht jeder Sprengmeister und fährt über alte Übungsplätze der Russen. Normal Sterbliche dürfen da nicht einmal rauf, ohne sich strafbar zu machen.

Ich bin auch normal sterblich.

Ich würde da nicht mal rauf, wenn ich mich nicht strafbar mache.

Selbst unter der Androhung von Strafe nicht!:D

Beitrag von „Porto“ vom 24. Februar 2005 um 00:34

Ich fahre täglich 5km Schotterpiste zu unserem Haus. Wenns längere Zeit stark regnet, bekommt die Piste auch noch tief ausgespülte Rinnen. Weiterhin sind hier viele Straßen extrem schlecht. Bei den Probefahrten kam mir die Luftfederung komfortabler vor als die Stahlfederung. Daher habe ich mich für die Luftfederung entschieden. Manchmal brauche ich dann auch recht viel Bodenfreiheit.

Beitrag von „IT-CS“ vom 24. Februar 2005 um 08:33

Ganau wie der Haupteinsatzzweck des Fahrzeuges ist, so sollte die Ausstattung sein. Im normalen Strassenverkehr und Einsatz reicht die Stahlfederung völlig aus. Wenn man jedoch häufiger Geländeausritte machen muss oder will 😄 hat die Luftfederung einen besseren Komfort und noch gewisse Geländereserven. Für mich ist die Stahlfederung ideal, weniger technischer Schnick Schank der die Besuchsquote beim 😊 erhöht. (meine These).

Gruss, Jörg

Beitrag von „Thomask“ vom 24. Februar 2005 um 08:41

Guten morgen alle zusammen,

hatte bei meinem A6 allroad Serienmässig die Luftfederung. Habe ich nie wirklich gebraucht!

Das ständige auf + ab hat mich zum Schluss sogar genervt, sodass ich sie abgestellt habe.

Habe nicht vor mit meinem T ins oberheftige Gelände zu gehen, dafür ist er mir echt zu schade!

Die Bodenfreiheit ,selbst mit 2 cm tieferem Sportfahrwerk, reicht in der Regel auch für normale Abstecher ins Gelände.

Gruss

Thomask

Beitrag von „Fat Frank“ vom 24. Februar 2005 um 09:57

Zitat

von Rocky Mountain:

Naja, ein wenig Resthoffnung habe ich noch, dass meiner, wenn ich ihn in 2 Wochen bekomme, auch ohne Luftfederung fahrbar sein wird und ich nicht heulend mit den Fäusten auf den Boden trommelnd, meine Entscheidung bereuen werde.

Jetzt hat er's ! 😊

Nur hinterher bitte nicht sagen ich hätte dich nicht gewarnt! Aber trösten würd ich dich trotzdem!

Gruß

Frank

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 24. Februar 2005 um 10:54

Zitat von Fat Frank

Jetzt hat er's ! 😊

Nur hinterher bitte nicht sagen ich hätte dich nicht gewarnt! Aber trösten würd ich dich trotzdem!

Gruß

Frank

Nee nee, ich bin ja beides zur Probe gefahren, so gigantisch fand ich den Unterschied nicht. Wenn die Luftfederung nicht so teuer und zu allem Überfluss auch noch mit dem Xenonlicht kombiniert wäre, alles in Allem also rund 4.000,- Mehrkosten verursachen würde, hätte ich sie auch geordert. Aber nur um sie zu haben! 😄 Nicht weil ich sie brauche!!!

Ich weiß, nun werden wieder einige denken. Was? Ohne Xenon Licht? Das ist doch ein "must have", also eigentlich gar kein Touareg mehr 🤖

Beitrag von „agroetsch“ vom 24. Februar 2005 um 11:06

Hallo,

ich lese hier immer "Stahlfederung weil ich nicht ins Gelände will".. Liebe Leute die Stahlfederung funzt wunderbar im Gelände, selbst Herr Kröll hat mir in Dörnitz gesagt er lasse nichts auf die Stahlfederung kommen (nun ja er hat das Ding ja auch gebaut 😞).. Aber trotzdem, schließlich fahren die "richtig Harten" von der 360 Experience ja auch mit Stahlfedern.. Oder der Touareg Expedition.. Gut, die sind höhergelegt.. Aber halt auch für wirklich *extremes* gemacht.

Höchstens wenn man wie andreas ständig im Acker und auf der BAB ist macht es Sinn so flexibel zu sein mit der Bodenfreiheit.

Also unterschätzt mir den Stahl-Dicken nicht 😄

Beitrag von „andreas“ vom 24. Februar 2005 um 11:11

Zitat von agroetsch

ich lese hier immer "Stahlfederung weil ich nicht ins Gelände will".. Liebe Leute die Stahlfederung funzt wunderbar im Gelände,Aber trotzdem, schließlich fahren die "richtig Harten" von der 360 Experience ja auch mit Stahlfedern.. Oder der Touareg Expedition.. Gut, die sind höhergelegt.. Aber halt auch für wirklich *extremes* gemacht.

Höchstens wenn man wie andreas ständig im Acker und auf der BAB ist macht es Sinn so flexibel zu sein mit der Bodenfreiheit.

Also unterschätzt mir den Stahl-Dicken nicht 😄

Sehe ich auch so, ich hatte aber keine Wahl. Wenn ich mit dem Dicken Extremreisen machen wollte, würde ich die auch die Stahlfederung bevorzugen. Da kann man auch mit einem defekten Dämpfer noch weiter fahren und reparieren kann es auch jede "Dorfschmiede".

Gruß
andreas

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 24. Februar 2005 um 13:51

Zitat von IT-CS

Ganau wie der Haupteinsatzzweck des Fahrzeuges ist, so sollte die Ausstattung sein. Im normalen Strassenverkehr und Einsatz reicht die Stahlfederung völlig aus. Wenn man jedoch häufiger Geländeausritte machen muss oder will 😄 hat die Luftfederung einen besseren Komfort und noch gewisse Geländereserven. Für mich ist die Stahlfederung ideal, weniger technischer Schnick Schank der die Besuchsquote beim 😊 erhöht. (meine These).

Gruss, Jörg

Ich stimme Dir zu: Stahlfederung reicht völlig aus.

Also Schulnote: ausreichend bis befriedigend:D

Gruß

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 24. Februar 2005 um 13:55

Zitat von dreyer-bande

Ich stimme Dir zu: Stahlfederung reicht völlig aus.

Also Schulnote: ausreichend bis befriedigend:D

Gruß

Genauso wie die Fahrleistungen des R5 als ausreichend zu bezeichnen sind. 😄

Beitrag von „Sandokahn“ vom 24. Februar 2005 um 14:01

Zitat von Rocky Mountain

Genauso wie die Fahrleistungen des R5 als ausreichend zu bezeichnen sind. 😄

Wieso ?

für das Gewicht und die paar Pferdchen rennt der R5 doch nicht schlecht ,und mit Luftfederung sogar noch etwas schneller 😊😊

Grüße Sandro

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 24. Februar 2005 um 14:40

Zitat von Sandokahn

Wieso ?

für das Gewicht und die paar Pferdchen rennt der R5 doch nicht schlecht ,und mit Luftfederung sogar noch etwas schneller 😊😊

Grüße Sandro

abzüglich Automatik 😊

Ich sach ja, mir reicht das allemal

Beitrag von „agroetsch“ vom 24. Februar 2005 um 15:01

Zitat von dreyer-bande

Ich stimme Dir zu: Stahlfederung reicht völlig aus.

Also Schulnote: ausreichend bis befriedigend:D

Gruß

Hallo Hannes,

über diese Noten habe ich mich immer gefreut in der Schule.. Versetzung gesichert! (Du weißt ja... hessisches Abitur)

Beitrag von „Heinz“ vom 24. Februar 2005 um 23:20

Zitat von Rocky Mountain

(...)

Nur weil die Luftfederung angeboten wird, gibt es auf einmal Leute, die darauf nicht verzichten wollen/können, was auch immer.

(...)

Hallo,

das stimmt so nicht ganz. Ich hatte vorher Niveauregulierung und ein Neuwagen ohne eine solche wäre für mich nicht in Frage gekommen. Jetzt gibt es beim Touareg keine klassische Niveauregulierung, sondern eine Luftfederung mit zusätzlichen Extras. Okay. Aber eines ist klar. Ohne Luftfederung und ohne Niveauregulierung hätte ich das Fahrzeug definitiv nicht bestellt. Es ist also nicht so, dass die Luftfederung erst Begehrlichkeiten weckt, sondern dass eine solche Anforderung ja schon lange vor einem Touareg eine völlig normale und legitime Anforderung für einen PKW war.

gruß
Heinz

Beitrag von „dschlei“ vom 16. März 2005 um 15:16

Nach etwas mehr als 1000 km mit dem Neuen, möchte ich mal eine erste, vorsichtige Aussage zum Vergleich zwischen den beiden Federungssystemen machen (mein V6 hatte Stahl-, der V8 hat Luftfederung).

Die Stahlfederung ist dem Gefühl nach ähnlich der Sportstellung bei der Luftfederung. Die Luftfederung in Komfortstellung ist eindeutig weicher. Interessant ist natürlich die Beladestellung bei Luft (warum geht das Ding nicht automatisch runter wenn man den Wagen abstellt?). Die extra mögliche Höhe hat hauptsächlich nur für Offroad Vorteile.

Mein derzeitige Fazit ist, wenn man nicht Offroad machen will, lohnt sich der Aufpreis für Luftfederung eigentlich nicht!

Ich werde weiterhin vergleichen, und falls notwendig, auch hier berichten.

Beitrag von „andreas“ vom 16. März 2005 um 15:21

Zitat von dschlei

Mein derzeitige Fazit ist, wenn man nicht Offroad machen will, lohnt sich der Aufpreis für Luftfederung eigentlich nicht!

Jenseits der 200 km/h lohnt es sich auf jeden Fall wieder, der Dicke fährt dann mit der Luftfederung wie auf Schienen.

Gruß
andreas

Beitrag von „Sandokahn“ vom 16. März 2005 um 15:35

Zitat von andreas

Jenseits der 200 km/h lohnt es sich auf jeden Fall wieder, der Dicke fährt dann mit der Luftfederung wie auf Schienen.

Gruß
andreas

Wohl dem der es kann und darf ich meine jehnseits der 200 zu fahren

Grüße Sandro

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 16. März 2005 um 15:37

Hallo Dietmar,

haben noch gar keine Fotos vom Neuen 😞

Gruß!

Beitrag von „dummytest“ vom 16. März 2005 um 15:39

Zitat von dschlei

Nach etwas mehr als 1000 km mit dem Neuen, möchte ich mal eine erste, vorsichtige Aussage zum Vergleich zwischen den beiden Federungssystemen machen (mein V6 hatte Stahl-, der V8 hat Luftfederung).

Die Stalfederung ist dem Gefühl nach ähnlich der Sportstellung bei der Luftfederung. Die Luftfederung in Komfortstellung ist eindeutig weicher. Interessant ist natürlich die Beladestellung bei Luft (warum geht das Ding nicht automatisch runter wenn man den Wagen abstellt?). Die extra mögliche Höhe hat hauptsächlich nur für Offroad Vorteile.

Mein derzeitige Fazit ist, wenn man nicht Offroad machen will, lohnt sich der Aufpreis für Luftfederung eigentlich nicht!

Ich werde weiterhin vergleichen, und falls notwendig, auch hier berichten.

Hallo Dietmar,

das ist eine sehr interessante Aussage für mich , dass die Luftfederung in Stellung Comfort weicher ist als Stahl (ich mag "weich" gefederte Autos). Schön dass mal einer seinen direkten Vergleich postet 🙌🙌. Bei meinen Probefahrten hatte ich soviel "im Kopf", dass ich darauf einfach nicht ausreichend achten konnte.

Zum Thema Offroad bin ich inzwischen der Meinung, das der Nachteil meines Stahlgefederten nur marginal ist (siehe Offroad-Treffen in Dörnitz + Hoopepark). Ich bin mir sicher, das der Luftgefederte im Gelände aufgrund seiner besseren Bodenfreiheit über Sachen rüberkommt, die ich nicht mehr befahren könnte, nur leider, wie soll ich das einschätzen, wenn ich vor der Bodenwelle stehe?

Ich traue mir nicht zu, vor Befahren der Stelle zu erkennen, ob der Wagen rüberpasst. Das merke ich erst, wenn ich mich festfahre, und das kann mir dann mit oder ohne Luft passieren. Den einzigen Vorteil, den ich für mich sehen würde: ich kann mich erst festfahren und dann mit der Luftfederung wieder "rauspumpen" 😊

So, jetzt hast du mir den ersten und besten Grund für eine Luftfederung (aber erst beim nächsten T-Reg) geliefert, dann will ich schon mal anfangen zu sparen 🙌.

Beitrag von „Heinz“ vom 16. März 2005 um 15:50

Zitat von dschlei

(...)Die Sthalfederung ist dem Gefühl nach ähnlich der Sportstellung bei der Luftfederung. Die Luftfederung in Komfortstellung ist eindeutig weicher. (...)

Hallo Dietmar,

die Aussage finde ich auch interessant. Ich hatte bei der Probefahrt mit Stahl Mitte 2003 (V6 MJ2002) ein anderes Gefühl, eher in Kurven stärker einnickend, irgendwie unangenehm. Wenn jetzt aber inzwischen die Stahlfederung der Sportstellung entspricht, dann ist das ja das andere Extrem. Die meisten Huppelstrassen in der Innenstadt möchte ich eigentlich nicht in Sportstellung fahren. Das wäre nur zum Wohle meines Physiotherapeuten. 😊 Dagegen ist die Komfortstellung sehr angenehm und federt die meisten Schlaglöcher weich ab.

Also ich bin von der Luffederung angetan und würde sie sofort wieder bestellen (Für mich mit Sicherheit ein Extra mit deutlich einstelliger Nummer in der Prioritätenliste). Den Langzeit Praxisvergleich habe ich natürlich nicht, will ich aber auch gar nicht haben. Bin mal gespannt, was du noch so berichtest.

gruß
Heinz

Beitrag von „dschlei“ vom 16. März 2005 um 16:03

Zitat von Heinz

Hallo Dietmar,

die Aussage finde ich auch interessant. Ich hatte bei der Probefahrt mit Stahl Mitte 2003 (V6 MJ2002) ein anderes Gefühl, eher in Kurven stärker einnickend, irgendwie unangenehm. Wenn jetzt aber inzwischen die Stahlfederung der Sportstellung entspricht, dann ist das ja das andere Extrem. Die meisten Huppelstrassen in der Innenstadt möchte ich eigentlich nicht in Sportstellung fahren. Das wäre nur zum Wohle meines Physiotherapeuten. 😊 Dagegen ist die Komfortstellung sehr angenehm und federt die meisten Schlaglöcher weich ab.

Also ich bin von der Luffederung angetan und würde sie sofort wieder bestellen (Für mich mit Sicherheit ein Extra mit deutlich einstelliger Nummer in der Prioritätenliste). Den Langzeit Praxisvergleich habe ich natürlich nicht, will ich aber auch gar nicht haben. Bin mal gespannt, was du noch so berichtest.

gruß
Heinz

Heinz

Die Stahlfedern sind ein wenig weicher als die Sportstellung, aber sie sind doch näher an Sport als an Komfort. Ich muss sagen, dass meine fast 17000 kkm mit Stahl für mich nicht negativ waren (allerdings habe ich bei meinen meisten Fahrten relativ glatte, neue Strassen), und ich habe es eigentlich gerne etwas härter, da ich vom TT meiner Frau und meinen Triumphs (haben die überhaupt Federn?) an sehr harte Sachen gewohnt bin.

Solche Vergleiche sind natürlich immer relativ subjektiv, da persönlich Vorlieben immer mitmischen!

Aber was ich sagen kann ist: V8 fahren ist definitiv schöner als V6 fahren. Ich fahre eigentlich nicht schneller mit dem V8, aber wenn ich mal schnell fahren muss, dann ist der nötige Dampf da! 🤔👍👍🤔

Beitrag von „agroetsch“ vom 16. März 2005 um 16:06

Hallo,

[Heinz](#)

Ich hatte den Dicken nur mit Luft probegefahren. Als ich dann das erste Mal in meinem Stahlgefährt saß, kam es mir auf Antrieb härter vor, sogar härter als mein Bora mit Sportfahrwerk. Hat sogar meine Gattin bestätigt.

Kommt also hin der Vergleich mit der Sport-Stellung. Von irgendwas müssen die Physiotherapeuten ja leben, aber ich bin ja noch jung 😄

[dummytest](#)

Das mit dem erst Festfahren und dann Hochpumpen wurde mir von den VW-Jungs auch so für Fahrten im Tiefschnee z.b. empfohlen. Also in Normalstellung fahren und wenn er festsitzt dann raus 🤖

Beitrag von „Heinz“ vom 16. März 2005 um 16:30

Zitat von dschlei

(...)

Aber was ich sagen kann ist: V8 fahren ist definitiv schöner als V6 fahren. Ich fahre eigentlich nicht schneller mit dem V8, aber wenn ich mal schnell fahren muss, dann ist der nötige Dampf da! 😁👍👍

Genau,

die Hauptsache Touareg, und wenn es geht, dann natürlich V8. 👍👍

Ich muss mich ab morgen mal wieder für ne Woche mit so einem blöden Ford Explorer oder klappernden Lincoln Navigator abgeben. Wieso haben die Standard US-Autoverleiher eigentlich keine Touaregs (oder von mir aus Cayennes) im Angebot. 🤔

gruß

Heinz

Beitrag von „dummytest“ vom 16. März 2005 um 16:37

Zitat von Heinz

Genau,

Ich muss mich ab morgen mal wieder für ne Woche mit so einem blöden Ford Explorer oder klappernden Lincoln Navigator abgeben. Wieso haben die Standard US-Autoverleiher eigentlich keine Touaregs (oder von mir aus Cayennes) im Angebot. 🤔

gruß

Heinz

Das würde mich auch mal interessieren, suche noch einen Touareg zu mieten in Nevada/Utah/Colorado für Juli/August, im Internet finde ich nirgendwo was 🤔.

Da ich auch etwas Offroaden will, ist der Explorer mit seinen riesigen tiefhängenden Trittbrettern an den Seiten nicht gerade das ideale Auto. Der Blazer kommt mir auch nicht

besonders geländetauglich vor.

Kannst du mal drauf achten, welche Typen in bei den Autovermietern da besser aussehen für so eine Tour? Die Internet - Bilder geben da meist nicht allzuviel her.

Beitrag von „dschlei“ vom 16. März 2005 um 17:31

Zitat von Heinz

Genau,

die Hauptsache Touareg, und wenn es geht, dann natürlich V8. 🙌🙌

Ich muss mich ab morgen mal wieder für ne Woche mit so einem blöden Ford Explorer oder klappernden Lincoln Navigator abgeben. Wieso haben die Standard US-Autoverleiher eigentlich keine Touaregs (oder von mir aus Cayennes) im Angebot. 🙄

gruß

Heinz

Die hiesigen Autofirmen bauen spezielle Fahrzeuge für die Verleihfirmen! Es sind meistens billige, müde Vergleiche zu den Wagen, die von den normalen Kunden gefahren werden!, Un die Autoverleiher bekommen so gute Konditionene von den Firmen, dass sie an anderen Fahrzeugen gar nicht interessiert sind!

Beitrag von „dschlei“ vom 16. März 2005 um 17:48

Zitat von dummytest

Das würde mich auch mal interessieren, suche noch einen Touareg zu mieten in Nevada/Utah/Colorado für Juli/August, im Internet finde ich nirgendwo was 🙄.

Da ich auch etwas Offroaden will, ist der Explorer mit seinen riesigen tiefhängenden Trittbrettern an den Seiten nicht gerade das ideale Auto. Der Blazer kommt mir auch

nicht besonders geländetauglich vor.

Kannst du mal drauf achten, welche Typen in bei den Autovermietern da besser aussehen für so eine Tour? Die Internet - Bilder geben da meist nicht allzuviel her.

Da solltest Du versuchen, einen Jeep zu nehmen (Grand Cherokee am Besten). Der Blazer ist Ok, besonders die 2 türige Ausführung (kürzerer Radstand). Du könntest auch mal bei Off-Road Outfitter nachschauen, ob die was Anderes haben. Wie hier z. B.

<http://4wheeldrive.about.com/od/renta4x4/> 😄 🚗

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 16. März 2005 um 19:10

Zitat von dschlei

Mein derzeitige Fazit ist, wenn man nicht Offroad machen will, lohnt sich der Aufpreis für Luftfederung eigentlich nicht!

Ich werde weiterhin vergleichen, und falls notwendig, auch hier berichten.

Wie auch immer, ich habe ja nun Stahl und bin fürs erste auch sehr zufrieden. Er neigt sich in Kurven nicht übermäßig und auf schlechten Straßen werde ich auch nicht sonderlich durchgeschüttelt.

Aber vor allem möchte ich mal loswerden wie angenehm ich es finde, dass die, "ein Touareg ohne Luftfederung ist im Grunde kein richtiger Touareg" Beiträge ausbleiben.

vielen Dank 😄

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 16. März 2005 um 19:21

Zitat von Rocky Mountain

Wie auch immer, ich habe ja nun Stahl und bin fürs erste auch sehr zufrieden. Er neigt sich in Kurven nicht übermäßig und auf schlechten Straßen werde ich auch nicht sonderlich durchgeschüttelt.

Aber vor allem möchte ich mal loswerden wie angenehm ich es finde, dass die,"ein Touareg ohne Luftfederung ist im Grunde kein richtiger Touareg" Beiträge ausbleiben.

vielen Dank 😄

Hallo Bernd,

hier stimme ich Dir voll und ganz zu.

Allerdings verstehe ich nicht ganz, warum hier Vor- und Nachteile diskutiert werden?

Sofern es denn überhaupt welche gibt.

Richtig ist zumindest, dass die Ausstattung mit Luftfederung in den Basismodellen einen saftigen Aufpreis von knapp 3.000,- Euro erfordert.

Nun wem es Das wert ist, der kann es ja ordern.

Herstellungstechnisch muß es ja etwas mehr wert sein, sonst würde ja nicht ein Mehrpreis verlangt.

Der größere Funktionalität einer Luftfederungen gegenüber der Stahlfederungen dürfte ja auch wohl nicht bestritten werden.

Die leidige Diskussion ob nun 3000,- Euro oder 4000,- Euro, weil ja nun das Xenon-Licht mit geordert werden muß, finde ich auch reichlich überflüssig.

Wer ordert den Dicken denn ernsthaft ohne Xenon?

Gruß

Beitrag von „dummytest“ vom 16. März 2005 um 20:50

Zitat von dschlei

Da solltest Du versuchen, einen Jeep zu nehmen (Grand Cherokee am Besten). Der Blazer ist Ok, besonders die 2 türige Ausführung (kürzerer Radstand). Du könntest auch mal bei Off-Road Outfitter nachschauen, ob die was Anderes haben. Wie hier z. B.

<http://4wheeldrive.about.com/od/renta4x4/> 😄 🙌🙌

Klasse Link, da komme ich mit weiter 🙌🙌, Danke...

Beitrag von „agroetsch“ vom 16. März 2005 um 22:57

Zitat von dreyer-bande

Wer ordert den Dicken denn ernsthaft ohne Xenon?

Hallo Dietmar,

VW Individual zum Beispiel.. Der Experience Dicke in Dörnitz hatte keins.. Aber die Experience haben ja auch Stahlfedern 😄

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 16. März 2005 um 23:28

Zitat von agroetsch

Hallo Dietmar,

VW Individual zum Beispiel.. Der Experience Dicke in Dörnitz hatte keins.. Aber die Experience haben ja auch Stahlfedern 😄

....und sind höher gelegt!

Gruß

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 26. März 2005 um 10:53

Bekanntermaßen bin ich ja ein Stahlgefederter. Ich bin eigentlich auch ganz zufrieden mit dem Fahrkomfort.

Bislang hat man der Luftfederung ja immer zugestanden, dass sie im Gelände die wirklichen Vorteile bringt. Stimmt auch sicherlich, ist für mich jedoch relativ unwichtig. Was aber etwas zu

kurz gekommen ist, ist der Vorteil bei schneller Autobahnfahrt. Mir ist nämlich aufgefallen, dass der Touareg mit Stahlfeder auf starken Seitenwind äußerst anfällig reagiert. Ich kann mir gut vorstellen, dass die Luftfederung mit ihrer automatischen Absenkung ab 120 km/h und der straffen Abstimmung für schnelle Autobahnfahrt, deutliche Vorteile hinsichtlich der Fahrstabilität bringt.

Ich muß also meine bisherige Meinung hinsichtlich der "unnötigen" Luftfederung revidieren! Sie ist vielleicht kein muss, aber doch eine gute Sache um die "fahrende Wand" etwas besser im Zaum halten zu können. Nun ist der R5 ja keine Rakete und von daher geht es noch mit der Fahrstabilität. Ich kann mir aber beim besten Willen nicht vorstellen mit dem Stahlfahrwerk jenseits der 210 km/h unterwegs zu sein.

Beitrag von „Porto“ vom 26. März 2005 um 18:20

Wir haben hier in Portugal extrem schlechte Straßen. Da erhoffe ich mir von der Luftfederung einen besseren Federungskomfort.

Beitrag von „dschlei“ vom 26. März 2005 um 18:50

Zitat von Porto

Wir haben hier in Portugal extrem schlechte Straßen. Da erhoffe ich mir von der Luftfederung einen besseren Federungskomfort.

Den hast Du damit bestimmt! Wie ich schon mal sagte, die Stahlfedern sind dem Gefühl nach näher an der Sport-Stellung, und definitiv nicht ähnlich der Komfort-Stellung bei der Luftfederung!

Beitrag von „agroetsch“ vom 26. März 2005 um 19:35

Hallo,

ich denke nicht dass die "straffere Abstimmung" bei Luft auf der Autobahn so viel härter ist als die Stahlfedern. Ich habe da keinen Unterschied bemerkt.

Das mit der Absenkung ab 120/180 ist natürlich eine feine Sache und ist eines der Dinge die ich vermisse mit den Stahlfedern.

Ansonsten habe ich heute in Bauschheim wieder mal gesehen, dass die paar cm die zwischen Offroadlevel und Stahlfedern liegen auf so einem Gelände kein Mensch merkt. Lediglich die Felsbrocken habe ich mit gespürt und da habe ich auch sonst keinen drauf gesehen. "Freier Fall", Wasserdurchfahrt etc. ging alles wie Butter mit dem Stahl-Dicken.

Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 28. März 2005 um 23:42

Zitat von agroetsch

Hallo,

ich denke nicht dass die "straffere Abstimmung" bei Luft auf der Autobahn so viel härter ist als die Stahlfedern. Ich habe da keinen Unterschied bemerkt..

Ich glaube es geht auch nicht nur um die Straffheit der Federung. Die Luftfederung paßt sich doch an den Untergrund an. Mit meinem Leihenwissen habe ich das so verstanden, dass es sich um ein aktives Fahrwerk handelt, oder?

Zitat von agroetsch

Ansonsten habe ich heute in Bauschheim wieder mal gesehen, dass die paar cm die zwischen Offroadlevel und Stahlfedern liegen auf so einem Gelände kein Mensch merkt. Lediglich die Felsbrocken habe ich mit gespürt und da habe ich auch sonst keinen drauf gesehen. "Freier Fall", Wasserdurchfahrt etc. ging alles wie Butter mit dem Stahl-Dicken.

Ich denke auch nicht, dass wir mit unseren beschränkten Fähigkeiten die Grenzen unserer Gefährte wirklich ausloten können.

Beitrag von „dschlei“ vom 29. März 2005 um 01:24

Und jetzt nach rund 2000 km mit der Luftfederung, und rund 16000 km mit der Stahlfederung, weiss ich immer noch nicht so genau, ob sich die Extra-Auslage für die Luftfederung eigentlich gelohnt hat. Ich habe bisher noch keine Situation gehabt in welcher die Luftfederung dem Stahl gegenüber besser war (ich war allerdings auch noch nie off-road). Ich werde das mal weiter beobachten und gegebenenfalls wieder berichten. 🙄

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 29. März 2005 um 09:53

Zitat von dschlei

Und jetzt nach rund 2000 km mit der Luftfederung, und rund 16000 km mit der Stahlfederung, weiss ich immer noch nicht so genau, ob sich die Extra-Auslage für die Luftfederung eigentlich gelohnt hat. Ich habe bisher noch keine Situation gehabt in welcher die Luftfederung dem Stahl gegenüber besser war (ich war allerdings auch noch nie off-road). Ich werde das mal weiter beobachten und gegebenenfalls wieder berichten. 🙄

Das beruhigt mich schon. Ich bin übrigens mit meinem Sportfahrwerk auch sehr zufrieden. Ist genauso wie ich es mir gewünscht habe. 😄

Thomas

Beitrag von „agroetsch“ vom 29. März 2005 um 14:46

Zitat von Thomas TDI

Das beruhigt mich schon. Ich bin übrigens mit meinem Sportfahrwerk auch sehr zufrieden. Ist genauso wie ich es mir gewünscht habe. 😄

Thomas

Hallo Thomas,

in Bauschheim hatten wir übrigens auch Teilnehmer mit dem Sportfahrwerk.. Also da kommst du auch durch 😄😄

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 29. März 2005 um 18:59

Hallo,

wenn hier jetzt niemand widerspricht, bedeutet das zwangsläufig, dass das Geld für die Luftfederung weggeschmissen ist?

Oder wir Alle keinen Gegenwert für unser Geld erhalten haben?

Gruß

Beitrag von „andreas“ vom 29. März 2005 um 19:02

Wir geniessen und schweigen. 😏

Man merkt den Vorteil auf der Straße insbesondere bei sehr hoher Geschwindigkeit. Im Gelände hätte ich ganz gerne ein etwas härteres Fahrwerk.

Gruß

andreas

Beitrag von „dschlei“ vom 29. März 2005 um 19:21

Zitat von andreas

Wir geniessen und schweigen. 😎

Man merkt den Vorteil auf der Straße insbesondere bei sehr hoher Geschwindigkeit.
Im Gelände hätte ich ganz gerne ein etwas härteres Fahrwerk.

Gruß
andreas

Was ist das denn, sehr hohe Geschwindigkeit? Das höchste, das ich jemals bei uns gefahren bin war 140! Zählt das zu sehr hoch?

Bis jetzt muss ich schon sagen, dass ich den Mehrpreis für die Luftfederung besser in Bier angelegt hätte! Dann wäre ich jetzt zumindest am singen! 😄