

Allradlenkung ja oder nein? Erfahrungen aus der Praxis und ein paar Bilder hierzu.

Beitrag von „coala“ vom 4. Januar 2019 um 19:08

Servus zusammen,

für alle Unschlüssigen, die noch überlegen, ob bei der Neubestellung die optionale Allradlenkung geordert werden soll oder nicht, hier ein paar Tipps, Facts und Erfahrungen aus der Praxis mit meinem Fahrzeug.

Zunächst einmal zur Funktionalität: Die Hinterräder werden (zusammen mechanisch gekoppelt) über einen Elektromotor mit Getriebe in Abhängigkeit von der Fahrsituation mitgelenkt. Das geschieht bis 37 km/h grundsätzlich gegensinnig zu den Vorderrädern (Bild 2) um die Wendigkeit und natürlich auch den Wendekreis zu verbessern. Der maximal mögliche Lenkeinschlag an der Hinterachse beträgt dabei 5°, zusätzliche Gelenke gibt es keine, der Lenkwinkel wird über die Elastizitäten der Radaufhängung realisiert.

Das verringert den Wendekreis um exakt einen Meter, nämlich von 12,19 auf nur noch 11,19 Meter. Der unmittelbare Vorgänger (7P) benötigte 11,90 m, der Ur-Touareg (7L) 11,70 m (jeweils die Mittelwerte aus rechts/links angesetzt).

Zum Vergleich ein paar Werte anderer Fahrzeuge:

9,10 Meter, Smart fortwo
10,90 Meter, VW Golf 7
10,53 Meter, Skoda Yeti
11,50 Meter, VW Tiguan II
11,90 Meter, VW Tiguan II Allspace
12,40 Meter, Volvo XC90

Aus den o.g. Werten sieht man schon, der Touareg III ist gegenüber seinen Vorgängern jeweils unhandlicher geworden. Nun muss man fairerweise sagen, dass es natürlich auch das größte Fahrzeug der Touareg-Generation ist, gegenüber dem ersten Touareg-Modell fällt der Neue ca. 12 cm länger und auch 5,6 cm breiter aus. Das hilft aber freilich wenig, denn weder sind zwischenzeitlich die Parklücken größer geworden, noch Parkhäuser großzügiger ausgelegt.

Hier zwei Bilder des maximalen Lenkeinschlags und im Bild III ist gut erkennbar, wie die Spuren der Hinterräder nach Geradeausstellung der Lenkung nach dem 90° Abbiegen wieder zurück in die Spur der Vorderachse laufen.

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

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

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

Bei höheren Geschwindigkeiten funktioniert das Ganze genau anders herum, die Hinterräder lenken dann gleichsinnig zu den Vorderrädern mit. Wie groß der Lenkeinschlag ausfällt, das ist in einem Kennfeld hinterlegt und abhängig von mehreren Faktoren, nicht nur alleine der Geschwindigkeit.

Aber jetzt zur Praxis: Ich selbst war ja skeptisch, aber die Jungs von VW und Audi zusammen einer Meinung, nämlich der, dass man das unbedingt haben müsse. Bei den Probefahrten Anfang Mai 2018 zwischen Salzburg und Scheffau (Fahrbericht hier zu finden: [KLICK](#)) merkte ich dann aber sofort selber, ja, das ist eine tolle Sache und habe dieses Feature dann auch bestellt. Nachdem ich nun gut vier Monate und rund 7.000 km im Alltag gefahren bin, steht - zumindest für mich persönlich - ganz klar fest, dass die Allradlenkung eine ungemein gute Sache ist, welche ich nicht mehr missen möchte.

Die Handlichkeit des Fahrzeugs gewinnt einfach enorm, es ist immer wieder verblüffend, um welch' enge Kehren man den Touareg ohne Rangieren zirkeln kann. Das erleichtert den Alltag ungemein, wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat. Praktisch ist auch, dass die Hinterräder sozusagen ab etwa der B-Säule der Karosserie das Heck spürbar "nach außen schieben", also vom Hindernis weg. Man kommt damit mit Pfosten, Pfeilern und anderen unliebsamen Hindernissen weniger in Konflikt, als wenn nur die Vorderrädern einschlagen. Beim engen Abbiegen und vor allem in Parkhäusern und anderen verwinkelten Bereichen ist dies enorm praktisch.

Der Gewinn an Agilität und Fahrstabilität beim Einlenken in Kurven und bei Spurwechseln ist ein weiterer großer Pluspunkt, der für die Allradlenkung spricht. Das Fahren damit macht zudem auch mehr Spaß, weil das Fahrzeug deutlich spontaner reagiert und dennoch stabiler bleibt.

Aus meiner Sicht würde ich deshalb jedem zur Allradlenkung raten und im Zweifelsfall lieber eine andere, weniger relevante Sonderausstattung canceln, wenn ein gesetztes Budget nicht überschritten werden soll.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 4. Januar 2019 um 19:52

Hallo Robert,

auch hier vielen Dank für deine Einschätzung, jetzt zur Allradlenkung. Dieses Feature durfte ich ja auch schon vor Monaten (er)fahren und so steht das auf der „must have Liste“ ganz oben



Grüße von Stephan 

Beitrag von „Franks“ vom 5. Januar 2019 um 15:33

[Zitat von coala](#)

...zusätzliche Gelenke gibt es keine, der Lenkwinkel wird über die Elastizitäten der Radaufhängung realisiert...

kann das denn auf Dauer gut sein? Ist denn nicht die Radaufhängung in erster Linie auf "starr" ausgelegt - und jetzt kommt so ein Elektromotor und zerrt ständig nach links und rechts drum? Verbiegt sozusagen die Aufhängung?

Gruss

frank

Beitrag von „coala“ vom 5. Januar 2019 um 15:38

Servus Frank,

mit Elastizitäten sind die Gummibuchsen gemeint, die Radaufhängungen im Sinne der einzelnen Lenker werden nicht natürlich beansprucht. Ich gehe davon aus, dass diese Buchsen entsprechend ausgelegt sind, die Lenkwinkel problemlos dauerhaft zu verarbeiten. Ich wollte das auf der Annahmehöhne schon mal filmen, das funktioniert aber nicht, weil das Fahrzeug hierzu (wenn auch nur minimal) in Bewegung sein muss.

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 5. Januar 2019 um 16:49

Wenn Du jetzt Hydrolager statt Gummibuchsen schreibst, dann passt das.

Beitrag von „coala“ vom 5. Januar 2019 um 16:58

Ich fürchte, da muss ich dich enttäuschen, Arndt: (Elektrisch schaltbare) Hydrolager kommen beim CR (Diesel) zwar bei der Motoraufhängung zum Einsatz. Nach VW'scher Auskunft handelt es sich bei der Radaufhängung allerdings um konventionelle Gummibuchsen "Silentlager".

Hierzu die Info zitiert: [...] *Die Spurstangen der Hinterräder sind an beiden Enden in Gummi-Metall-Lagern wie bei der konventionellen Hinterachse gelagert.* [...]

Grüße
Robert

Beitrag von „Arndt“ vom 5. Januar 2019 um 21:36

Wenn ich das nächste Mal im Montagewerk bin, dann bring ich Dir eins mit. Die sind schon mega aufwändig in der Herstellung und fernab von jeglichen Silentlagern.

Beitrag von „siemai“ vom 13. August 2019 um 14:52

Ist zwar ein älterer Beitrag und meine Frage passt nicht zu 100%, aber ich wollte keine neues Thema deswegen aufmachen...

Wie erkenne ich eigentlich mit einfachen Mitteln (keine Spuren im Schnee, keine Außenkamera o.ä.), ob der T3 die Allradlenkung hat, oder nicht?

Hintergrund: habe meinen als Gebrauchten gekauft und bin mir diesbezüglich nicht ganz sicher, da ich keine Doku zur Konfiguration bei Bestellung habe. Eine Vergleichsmöglichkeit für "mit

oder ohne" habe ich nicht.

(Bei Durchsicht der Steuergeräte mit VCDS ist mir jedenfalls ein solches für "Hinterachslenkung" aufgefallen.)

Danke

Beitrag von „Ecki“ vom 13. August 2019 um 15:36

Lenkung voll einschlagen, aussteigen und gucken - das sieht man 😊

Beitrag von „siemai“ vom 13. August 2019 um 15:41

Ah, ok, dachte das ist im Stehen so minimal, dass man es nicht wahrnimmt...probiere ich 😊

Danke

Beitrag von „coala“ vom 13. August 2019 um 16:30

Servus,

funktioniert aber nur, wenn das Fahrzeug rollt. Im Stand werden die Hinterräder nicht bewegt und auch wenn das Fahrzeug mit eingeschlagener Lenkung zum Stehen kommt, werden die Hinterräder wieder gerade gestellt ;). Also am besten bei Schritttempo aus dem geöffneten Fenster sehen, auf einer "sicheren" Fläche, bzw. den Spiegel entsprechend einstellen, dann ist das auch gut erkennbar.

Grüße

Robert

Beitrag von „siemai“ vom 13. August 2019 um 16:51

Hab' schon fast befürchtet, dass es nun doch nicht so einfach wird 😊
Also am besten zu zweit auf einem Parkplatz.

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

Das übrigens das Steuergerät im VCDS... vielleicht auch nur ein Platzhalter für andere Dinge.

Beitrag von „Ecki“ vom 13. August 2019 um 18:55

[Zitat von coala](#)

Servus,

funktioniert aber nur, wenn das Fahrzeug rollt. Im Stand werden die Hinterräder nicht bewegt und auch wenn das Fahrzeug mit eingeschlagener Lenkung zum Stehen kommt, werden die Hinterräder wieder gerade gestellt ;). Also am besten bei Schritttempo aus dem geöffneten Fenster sehen, auf einer "sicheren" Fläche, bzw. den Spiegel entsprechend einstellen, dann ist das auch gut erkennbar.

Grüße
Robert

Mist, dann hab' ich das verwechselt - danke für den Hinweis

Beitrag von „pitol321“ vom 23. Juni 2024 um 13:35

Hi

Ich habe mien Touareg als Jahreswagen vor eine Woche gekauft.

3.0 TDI 286PS R-Line EZ 06.2023

Auf Volkswagen.de finde ich nur: "Luftfederung mit automatischer Niveauregelung, Höheneinstellung und elektronischer Dämpferregelung" gelistet, kein Wort zu Allradlenkung.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/24211-allradlenkung-ja-oder-nein-erfahrungen-aus-der-praxis-und-ein-paar-bilder-hierzu/>

Ich habe auch keine Ausstattung Liste mit Ausstattung Code bekommen. Zu meine Bestellung habe ich nur etwa ähnliche Liste wie auf VW.de zu finden ist, bekommen.

Ich habe aber etwas komische Umstell-Geräusche bei Lenken oder links/rechts/links/recht wechseln bemerkt. Die Geräusche merken auch andere, die stammen so unter hintere Sitze.

Kann es Allradlenkung Elektromotor sein, wenn die Hinterachse Lenkung eingeschaltet wird?

Wenn ja, soll es so gut in Innenraum hörbar sein?

Ich will nicht mit so eine doofe Frage als Garantiefall bei VW landen, wenn es vielleicht völlig normal ist.

Beitrag von „coala“ vom 23. Juni 2024 um 14:03

Servus,

die Allradlenkung ist absolut geräuschlos, davon ist nichts zu hören, weder im Fahrzeug noch außerhalb. Und sie ist Sonderausstattung, ebenso wie die elektromechanische Wankstabilisierung (eAWS).

Ob verbaut oder nicht, dass offenbart entweder ein Blick unters Auto im Bereich der Hinterachse oder eben die Beobachtung des linken Hinterrads bei Fahrt im Schritttempo in Kombi mit stärkerem Lenkeinschlag.

Die von dir (leider nur vage) beschriebene Geräuschentwicklung ist jedenfalls nicht normal, ob nun Allradlenkung vorhanden oder nicht. Kannst du das mal näher beschreiben?

Grüße

Robert

Beitrag von „pitol321“ vom 23. Juni 2024 um 15:26

Ja, es ist leider sehr schwer zu beschreiben.

Es hört sich drin im Auto so wie Umschaltung eines Thermostats 😄 oder anderen elektrischen Schalter/Umschalter 😞. Ich würde es echt so beschreiben. 🤔

Immer wenn ich erst eine Richtung lenke, kommt es sofort nach paar Grad Lenkrad Lenkung. Wenn ich gleich weiter gerade fahre und dann gleiche Richtung lenke kommt es nicht, bis ich andere Richtung lenken will kommt es sofort wieder. Also als etwas sich hinten zusammen mit Lenkrad umschaltet, bis ich anderen Richtung lenken will.

Meine Frau und mein Schwager haben von außen und aus dem Fenster kein Lenkung von Hinterräder gemerkt. Vielleicht bin ich doch zu schnell gefahren.

Ich fahre aber morgen früh zu VW (ich bin gerade in Urlaub in Polen). Die Freundlichen sollen sich es morgen anschauen. 😞

Beitrag von „coala“ vom 23. Juni 2024 um 15:39

Servus,

die Allradlenkung ist bis 37 km/h im Sinne eines (sichtbaren) gegensinnigen Lenkeinschlags zu den Vorderrädern mit maximal 5 Grad Lenkwinkel aktiv. Das ist eigentlich nicht übersehbar, selbst als nachfolgendes Fahrzeug beim Vordermann gut erkennbar, wenn abgebogen oder eine enge Kurve gefahren wird. Oberhalb 37 km/h* wird dann gleichsinnig (und mit wesentlich geringeren Winkeln, max. 1,5 Grad) an der HA mitgelenkt.

Grüße

Robert

*Ob das mit 37 km/h tatsächlich stimmt, dafür lege ich die Hand nicht (mehr) ins Feuer. Beim Q7 und Q8 sind es 60 km/h und von VW gab es da auch schon unterschiedliche Angaben, je nach Tageslaune und Quelle. Hier aber irrelevant, bis 37 km/h wird in jedem Fall gegensinnig und gut sichtbar an der HA gelenkt.

Beitrag von „sochage“ vom 6. Januar 2025 um 18:38

[Zitat von coala](#)

Servus zusammen,

für alle Unschlüssigen, die noch überlegen, ob bei der Neubestellung die optionale Allradlenkung geordert werden soll oder nicht, hier ein paar Tipps, Facts und Erfahrungen aus der Praxis mit meinem Fahrzeug.

Zunächst einmal zur Funktionalität: Die Hinterräder werden (zusammen mechanisch gekoppelt) über einen Elektromotor mit Getriebe in Abhängigkeit von der Fahrsituation mitgelenkt. Das geschieht bis 37 km/h grundsätzlich gegensinnig zu den Vorderrädern (Bild 2) um die Wendigkeit und natürlich auch den Wendekreis zu verbessern. Der maximal mögliche Lenkeinschlag an der Hinterachse beträgt dabei 5°, zusätzliche Gelenke gibt es keine, der Lenkwinkel wird über die Elastizitäten der Radaufhängung realisiert.

Das verringert den Wendekreis um exakt einen Meter, nämlich von 12,19 auf nur noch 11,19 Meter. Der unmittelbare Vorgänger (7P) benötigte 11,90 m, der Ur-Touareg (7L) 11,70 m (jeweils die Mittelwerte aus rechts/links angesetzt).

Zum Vergleich ein paar Werte anderer Fahrzeuge:

9,10 Meter, Smart fortwo

10,90 Meter, VW Golf 7

10,53 Meter, Skoda Yeti

11,50 Meter, VW Tiguan II

11,90 Meter, VW Tiguan II Allspace

12,40 Meter, Volvo XC90

Aus den o.g. Werten sieht man schon, der Touareg III ist gegenüber seinen Vorgängern jeweils unhandlicher geworden. Nun muss man fairerweise sagen, dass es natürlich auch das größte Fahrzeug der Touareg-Generation ist, gegenüber dem ersten Touareg-Modell fällt der Neue ca. 12 cm länger und auch 5,6 cm breiter aus. Das hilft aber freilich wenig, denn weder sind zwischenzeitlich die Parklücken größer geworden, noch Parkhäuser großzügiger ausgelegt.

Hier zwei Bilder des maximalen Lenkeinschlags und im Bild III ist gut erkennbar, wie die Spuren der Hinterräder nach Geradeausstellung der Lenkung nach dem 90° Abbiegen wieder zurück in die Spur der Vorderachse laufen.

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

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

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

Bei höheren Geschwindigkeiten funktioniert das Ganze genau anders herum, die Hinterräder lenken dann gleichsinnig zu den Vorderrädern mit. Wie groß der Lenkeinschlag ausfällt, das ist in einem Kennfeld hinterlegt und abhängig von mehreren Faktoren, nicht nur alleine der Geschwindigkeit.

Aber jetzt zur Praxis: Ich selbst war ja skeptisch, aber die Jungs von VW und Audi zusammen einer Meinung, nämlich der, dass man das unbedingt haben müsse. Bei den Probefahrten Anfang Mai 2018 zwischen Salzburg und Scheffau (Fahrbericht hier zu finden: [KLICK](#)) merkte ich dann aber sofort selber, ja, das ist eine tolle Sache und habe dieses Feature dann auch bestellt. Nachdem ich nun gut vier Monate und rund 7.000 km im Alltag gefahren bin, steht - zumindest für mich persönlich - ganz klar fest, dass die Allradlenkung eine ungemein gute Sache ist, welche ich nicht mehr missen möchte.

Die Handlichkeit des Fahrzeugs gewinnt einfach enorm, es ist immer wieder verblüffend, um welch' enge Kehren man den Touareg ohne Rangieren zirkeln kann. Das erleichtert den Alltag ungemein, wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat. Praktisch ist auch, dass die Hinterräder sozusagen ab etwa der B-Säule der Karosserie das Heck spürbar "nach außen schieben", also vom Hindernis weg. Man kommt damit mit Pfosten, Pfeilern und anderen unliebsamen Hindernissen weniger in Konflikt, als wenn nur die Vorderrädern einschlagen. Beim engen Abbiegen und vor allem in Parkhäusern und anderen verwinkelten Bereichen ist dies enorm praktisch.

Der Gewinn an Agilität und Fahrstabilität beim Einlenken in Kurven und bei Spurwechseln ist ein weiterer großer Pluspunkt, der für die Allradlenkung spricht. Das Fahren damit macht zudem auch mehr Spaß, weil das Fahrzeug deutlich spontaner reagiert und dennoch stabiler bleibt.

Aus meiner Sicht würde ich deshalb jedem zur Allradlenkung raten und im Zweifelsfall lieber eine andere, weniger relevante Sonderausstattung canceln, wenn ein gesetztes Budget nicht überschritten werden soll.

Grüße
Robert

[Alles anzeigen](#)

Hallo, ich habe die Allradlenkung aber eine Frage/Problem.

Leider konnte ich noch nicht herausfinden unter welchen Bedingungen es geschieht, aber bei einer zügigen Kurvenfahrt blockieren alle Räder, es gib dumpfe Geräusche und ich werd bis zu 4 Mal hintereinander abgebremst . Das Geräusch ist in etwa vergleichbar wie die PTU in einem Airbus vor Start. Hat damit jemand Erfahrung?

Ich kann nicht mal verifizieren, ob meine Allrad Lenkung funktioniert, ich seh es ja nie ☐☐

Liebe Gruesse

Beitrag von „coala“ vom 10. Januar 2025 um 23:11

[Zitat von sochage](#)

[...] Ich kann nicht mal verifizieren, ob meine Allrad Lenkung funktioniert, ich seh es ja nie ☐☐

Liebe Gruesse

Servus,

warum siehst du nicht einfach aus dem geöffneten Fenster, auf einem sicheren Areal? Das lässt sich auf jedem größeren Parkplatz ganz einfach beobachten. Alternativ kannst du auch einen Außenspiegel so einstellen, dass du das Rad siehst. Auch so kannst du das Mitlenken bei geringen Geschwindigkeiten ganz einfach betrachten.

Grüße

Robert