

# Rangieren mit Anhänger und Untersetzung

## Beitrag von „Noobikus“ vom 25. März 2019 um 21:44

Hallo Leute,

Ich beschaffe mit meinem Touareg und 3 Tonnen Anhänger mein Brennholz. Zur Dimensionierung: ich brauche ca. 20 RM Pro Jahr. Aber ich belade den Hänger nie voll! Nun zu meiner Frage. Da meine Garageneinfahrt an einer engen Seitenstraße mündet, habe ich es mir angeeignet mit Aktivierung der Low Fahrstufe, erste Stellung (Untersetzung), rückwärts in die Garage zu rangieren. Es geht leicht bergauf für das Gespann, so dass es einfacher ist mit Untersetzung, da ich sehr feinfühlig zurücksetzen kann ohne das sich der Anhänger ständig aufschaukelt! laut Handbuch ist in der ersten Stellung noch keine Mitteldifferentialsperre aktiv oder? Da im Handbuch steht das man überhaupt nicht mit der Untersetzung auf befestigtem Untergrund fahren soll, bin ich ein wenig eingeschüchtert ob ich diese Methode weiter nutzen soll, da evtl. auch Schäden am Antrieb entstehen können! Was meint ihr ?

---

## Beitrag von „coala“ vom 25. März 2019 um 21:50

Servus,

in aller Kürze: Dein Vorgehen ist so absolut richtig und da ist nichts zu befürchten.

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „Coronet“ vom 26. März 2019 um 09:50

Ich mache das mit meinem 3,5 to-Bootsanhänger genau so. Ist die beste Lösung.

---

## Beitrag von „Noobikus“ vom 26. März 2019 um 16:29

Top! Danke euch fürs das Feedback.

Grüße

---

### **Beitrag von „exilbiker“ vom 2. April 2019 um 16:25**

Servus Kollegen,

klinke mich ein weil ich von Euch wissen möchte wo/wie die Untersetzung geschaltet wird. Ist die Untersetzung noch im Hauptgetriebe oder zwischen Getriebe und Mitteldifferential?? Hat jemand ein Foto? Wie kann ich mit VCDS prüfen ob die Zuschaltung funktioniert?

Problem: wenn ich auf LOW schalte meldet mein Dicker Systemfehler.....

Danke vorab

Gruss

Dietmar

---

### **Beitrag von „Noobikus“ vom 2. April 2019 um 16:36**

Öhm du musst in den Leerlauf vor dem Umschalten. Falls nicht geschehen! Und das Fahrzeug muss stehen. Ist auch so ein einrasten zu hören

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. April 2019 um 18:06**

#### [Zitat von Noobikus](#)

Öhm du musst in den Leerlauf vor dem Umschalten. Falls nicht geschehen! Und das Fahrzeug muss stehen.

Das mit dem Leerlauf ist richtig, allerdings kann der Wagen auch rollen, er muss nicht stehen, allerdings darf die Geschwindigkeit nicht zu hoch sein.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „exilbiker“ vom 2. April 2019 um 22:55**

Ziel fast erreicht:

ist ja fasst peinlich: ja, das Umschalten auf LOW Range hat funktioniert nachdem ich auf N geschaltet habe. Auch das Mitteldifferential und die Hinterachssperre haben dazugeschaltet als ich den Drehknopf weiter nach rechts gedreht habe.

Den Schaltvorgang habe ich im Stehen durchgeführt, bin nicht gefahren und kann daher nicht sagen ob die Untersetzung aktiviert wurde oder nicht.

Allerdings hat das Display "Systemfehler! Werkstatt! angezeigt als ich den Drehknopf wieder in die HIGH Stellung zurückgedreht habe.

Was könnte da los sein?

Morgen fahre ich die HU machen. Untersetzung und Differentialsperren sind nicht HU relevant, korrekt?

Hab mir das AUTOAID Pro VCDS-System für VAG zugelegt, ist heute gekommen, habs auf dem Laptop installiert und ausprobiert.

Hat gut funktioniert und etliche Fehler ausgelesen.

Macht es Sinn vor der HU alle Fehler in den Steuergeräten zu löschen?

Gruss

Dietmar

---

### **Beitrag von „exilbiker“ vom 3. April 2019 um 22:12**

Nabend TF´s,

heute hab ichs getestet: auf N schalten, Low rein und der Dicke fährt schön langsam mit Untersetzung in D2 los.

Dann sukzessive Verteilergetriebesperre und danach die Hinterachssperre zugeschaltet: geradeaus langsam den Berg hoch ok (steiler Sandboden) oben auf gutem Weg dann aber kaum noch eine Kurvenfahrt möglich (Verspannung).

Sperren rausgenommen und sofort hat sich die Verspannung gelöst und Kurve ging weiter.

Der gemeldete Systemfehler hat sich jetzt auch geklärt:

nach mehrmaligem Ein- und Ausschalten (von High auf Low und wieder zurück) hat sich gezeigt, dass das zurückschalten immer besser/schneller geht und dass die Systemfehlermeldung dann ausgeblieben ist.

Kann es sein, dass beim Zurückschalten von Low auf High eine Laufzeitüberwachung eingebaut ist, die - sollte das Zurückschalten auf High länger dauern als vorgesehen - dann eine Fehlermeldung generiert?

Ich interpretiere dies als eine Erscheinung weil das Fahrzeug schon lange nicht mehr auf Low geschaltet bzw. gefahren wurde.

Kann mir einer der Getriebeintimkenner dies bestätigen?

Zumindest weiß ich jetzt dass Low und die beiden Sperrn funktionieren - der erste Ausflug ins richtige Gelände kann jetzt kommen.

Gruss Dietmar  
V6TDI BJ2006