

# Entkoppelbare Stabilisatoren

**Beitrag von „mike“ vom 28. April 2005 um 15:59**

Hi!

Rein aus Interesse: wer hat die entkoppelbaren Stabis in seinem T drin??? Funktionsweise ist mir ja grundsätzlich klar. Konkrete Frage wäre, ob/in welchen Situationen diese Funktion bereits erfolgreich eingesetzt wurde.

---

**Beitrag von „nachbar“ vom 28. April 2005 um 16:22**

Könnte ich mich der Nachfrage von Mike anschließen, jedoch mit dem Unterschied, das ich die Funktion nicht kenne - also könnte mir jemand bitte erläutern was Die genau machen?

---

**Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 28. April 2005 um 16:36**

Stabilisatoren wirken bei Kurven der Neigung des Fahrzeuges entgegen. Als Begleiteffekt schränken sie jedoch bei schwerem Gelände die Möglichkeit der Verwindung der Räder auf einer Achse zueinander ein. Entkoppelt man die Stabilisatoren, erhöht sich die mögliche Verschränkung der Achse. Das passiert glaube ich über einen Motor, der den linken und rechten Stabilisator aus seiner Führungsbuchse zieht, wodurch sie nicht mehr miteinander verbunden sind. Die Folge: besserer Bodenkontakt aller Räder im Gelände.

Grüsse Bernd

---

**Beitrag von „nachbar“ vom 28. April 2005 um 16:46**

Danke Bernd,

jetzt fällt es mir auch wieder ein, es waren immer die Alu Dinger, die oben auf dem Dom angeschraubt wurden. Hatte ich nie. Aber die Kisten sollten angeblich besser auf der Straße gelegen sein.

So nun ist die Frage, wenn man keine entkoppelbaren Stabis hat, hat man dann keine Stabis oder Stabis die fest sind.

Und wie werden die entkoppelt - manuell oder elektrisch oder sogar pneumatisch?

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 28. April 2005 um 19:28**

Hallo nachbar,

du hast dann einen Schalter in der Mittelkonsole, ich glaube neben der "LOCK" Taste. Darüber wird entkoppelt.

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 28. April 2005 um 19:44**

Anbei mal ein paar Bildchen, die vielleicht helfen. 😊

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 28. April 2005 um 20:14**

Zitat von andreas

Anbei mal ein paar Bildchen, die vielleicht helfen. 😊

Das sieht mir so aus, als ob nur in der Mitte die starre Verbindung gelöst wird, und jede Seite des Stabilisators daher frei rotieren kann, anstatt die Torrosionsspannung der beideseiten zu benutzen, um den Fahrzeugneigungen ein Drehmoment entgegen zu setzen. Liege ich da richtig? 😊

Das würde dann aber noch immer nicht die Jeep-Möglichkeiten mit starrer Achse ergeben, wobei die einzelnen Räder ja fast frei in der Pendelachse fallen können. Bei VW wird die Fallbewegung ja noch immer im gewissen Masse von den Stabilisatoren behindert. 🤖

---

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

Zitat von nachbar

Danke Bernd,

jetzt fällt es mir auch wieder ein, es waren immer die Alu Dinger, die oben auf dem Dom angeschraubt wurden. Hatte ich nie. Aber die Kisten sollten angeblich besser auf der Straße gelegen sein.

Die Dinger heissen Strut Tower Braces (habe ich bei meinem getunten TT). Die versteifen praktisch den Oberen Teil der Radaufhängung indem sie einen Teil des Seitendruckes auf die Aufhängung auf die Aufhängung des unbelasteten Rades verteilen. Dadurch wird die ganze Vorderwagenverwindung geringer, und Gleichzeitig wird das Eintauchen des Vorderwagens in die Kurven auch verringert. Sie verhalten sich fast wie die Radstabilisatoren, da sie aber nicht den Einfederungswegen des jeweiligen Rades folgen müssen, können sie auch relativ einfacher gestlited sein. Wenn die Dinger drin sind ist das Kurvenansprechen des ganzen Fahrzeuges viel "trockener", aber der Komfort wird nicht beinträchtigt (wie das bei härteren Federn der Fall sein würde. 🤖👍👍)

---

### Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 28. April 2005 um 20:40

Zitat von dschlei

Das sieht mir so aus, als ob nur in der Mitte die starre Verbindung gelöst wir, und jede Seite des Stabilisators daher frei rotieren kann, anstatt die Torrosionsspannung der beideb Seiten zu benutzen um den Fahrzeugneigungen ein Derhmoment entgegen zu setzen. Liege ich da richtig? 🤖

Ich glaube schon.

[nachbar](#):

Wenn Du keine entkoppelbaren Stabilisatoren hast, hast Du aber trotzdem welche drin, sonst würde sich der Dicke in einer Kurve so weit neigen wie eine "Ente" (Citroen 2CV, für die Jüngeren im Forum 😄 )

---

### **Beitrag von „noti“ vom 28. April 2005 um 21:42**

Hatten im Oktober 04 schon mal dieses Thema, damals hatte ich auch ein paar nette Bilder. Hier der Link: <https://www.touareg-freunde.de/forum/showthread.php?t=1378>

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 28. April 2005 um 22:49**

Zitat von dschlei

...Die Dinger heissen Strut Tower Braces...

Hallo,

nur so zur Info, bei uns hören sie auf den Namen "DOMSTREBE" 🤖

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 28. April 2005 um 23:05**

Die Domstreben erhöhen die Verwindungssteifigkeit der Karosserie und verbessern das Fahrverhalten insbesondere bei hoher Geschwindigkeit.

Die entkoppelbaren Stabilisatoren erhöhen die Verschränkungswerte des Fahrwerks, damit alle 4 Räder möglichst lange Bodenkontakt haben. Das entlastet viele kleine elektrische Helferlein und verbessert die Geländetauglichkeit.

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. April 2005 um 01:25**

Zitat von andreas

Die entkoppelbaren Stabilisatoren erhöhen die Verschränkungswerte des Fahrwerks, damit alle 4 Räder möglichst lange Bodenkontakt haben. Das entlastet viele kleine elektrische Helferlein und verbessert die Geländetauglichkeit.

Gruß  
andreas

Alles anzeigen

Die Verschränkung steigt aber nur um Mickerige 6 cm hab ich letztens in einem Test gelesen die haben im selben Satz gleich noch darauf hingewiesen das man lieber die HA Sperre ordern soll hat mehr Effekt.

Grüße Sandro

---

### **Beitrag von „dschlei“ vom 29. April 2005 um 03:01**

Zitat von Sandokahn

Die Verschränkung steigt aber nur um Mickerige 6 cm hab ich letztens in einem Test gelesen die haben im selben Satz gleich noch darauf hingewiesen das man lieber die HA Sperre ordern soll hat mehr Effekt.

Grüße Sandro

Wie ich schon sagte, durch die Mittelentkopplung wird nur der Torrosionseffekt vermieden, aber es wird nie der Radweg einer Stabilisatoren freien Starrachse erreicht (und die braucht haklt keine Stabilisatoren weil sie eben starr ist). Also wird auch nie die Offroadfähigkeit eines Jeep Wranglers erreicht. Dafür hat der Dicke natürlich viel bessere Strasseneigenschaften. Es gibt halt immer noch keine eierlegende Milchkuhsau, und die Physik setzt den Sachen die natürlichen Grenzen.



---

### Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 29. April 2005 um 09:24

Zitat von dschlei

eierlegende Milchkuhsau

Bei und heißt die übrigens eierlegende Wollmilchsau. 😄  
Oder meinst Du ein anderes Tier?

---

### Beitrag von „mike“ vom 29. April 2005 um 10:00

Zitat von Sandokahn

Die Verschränkung steigt aber nur um Mickerige 6 cm hab ich letztens in einem Test gelesen die haben im selben Satz gleich noch darauf hingewiesen das man lieber die HA Sperre ordern soll hat mehr Effekt.

Grüße Sandro

Danke für die Info... erstmal bestätigst Du damit "meine" Konfiguration, obwohl ich die Sperre noch nie im Einsatz hatte.

Hast Du bzgl. der 6cm "mehr" auch die Info, was das "normale" Mass ist? Und wie wird das gemessen. In einer Zeitung habe ich mal eine Skizze gesehen, bei der das eine Rad so und

soviel Zentimeter tiefer (in einem kleinen Graben) als das andere Stand. Wäre dieses "tiefer" das Mass der Verschränkung? Wenn ja, wie berechnet man dann den Verschränkungsindex?

Fragen über Fragen... aber es ist ja schon Freitag! 😊

---

### **Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 29. April 2005 um 10:21**

Manchmal frage ich mich, wann man eigentlich jemals in unseren Gefilden entkoppelbare Stab. zum Einsatz bringen möchte? Und warum man ernsthaft darüber nachdenkt die Dinger zu ordern? Nur weil es sie gibt? Oder weil irgendein Testbericht geschrieben hat, dass die Verschränkung um 6 cm steigt, die auf einmal jeder unbedingt braucht.

Ich frage mich schon wann ich wohl jemals meine Getriebeuntersetzung und mein mittleres Sperrdifferenzial zum Einsatz bringen werde.

Und kommt mir nicht mit der Motocrossbahn o.ä., dass sind Einsätze in die man sich ohne Zwang begibt und von daher besteht für mich da keine Notwendigkeit.

---

### **Beitrag von „dummytest“ vom 29. April 2005 um 13:22**

Zitat von Rocky Mountain

Und kommt mir nicht mit der Motocrossbahn o.ä., dass sind Einsätze in die man sich ohne Zwang begibt und von daher besteht für mich da keine Notwendigkeit.

Da gebe ich dir vollkommen recht 😊 , ist völliger Blödsinn, das sagt meine Frau mir auch immer wieder....

Trotzdem muss ich leider noch bis Juni auf Bauschheim warten, so lange kann ich keinen "Blödsinn" mehr machen, aber dann..... 🙏🙏

---

### **Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. April 2005 um 13:28**

Zitat von Rocky Mountain

Manchmal frage ich mich, wann man eigentlich jemals in unseren Gefilden entkoppelbare Stab. zum Einsatz bringen möchte? Und warum man ernsthaft darüber nachdenkt die Dinger zu ordern? Nur weil es sie gibt? Oder weil irgendein Testbericht geschrieben hat, dass die Verschränkung um 6 cm steigt, die auf einmal jeder unbedingt braucht.

Ich frage mich schon wann ich wohl jemals meine Getriebeuntersetzung und mein mittleres Sperrdifferenzial zum Einsatz bringen werde.

Und kommt mir nicht mit der Motocrossbahn o.ä., dass sind Einsätze in die man sich ohne Zwang begibt und von daher besteht für mich da keine Notwendigkeit.

Hallo

Im Gegensatz zur Untersetzung ist die Zentralsperre öfter im Einsatz als du denkst wird ja auch automatisch gesperrt wenn eine Achse mehr Schlupf hat wie die andere und ab 50 cm Schnee ist es schon nicht schlecht wenn man die Hintere Sperre auch noch hat 😄😄

Das mit den Stabis sehe ich genauso braucht eigentlich keiner ,die Mitbewerber haben es halt also stehts auch bei VW in den Listen sind aber halt einige KiloEuro.

Grüße Sandro

---

## Beitrag von „mike“ vom 29. April 2005 um 13:30

Das ist doch eigentlich das Schöne am T, oder?

Ab Werk bekommt man serienmässig einen guten 4-Rad-Antrieb, der aufgrund des automatisch sperrenden Mitteldifferentials den einfacheren Lösungen, bei denen nur die durchdrehenden Räder eingebremst werden schon etwas überlegen ist. Solche Funktionen kann man auch mal ausserhalb des Geländes auf rutschiger Strasse, im Winter usw. sinnvoll einsetzen (bzw. automatisch nutzen).

Wer dann davon ausgeht, dass die mehr oder weniger häufigen Ausflüge ins Gelände heftiger werden, kann die Sperre an der HA und die Stabis dazunehmen.

Das gefällt mir so besser als bei anderen Herstellern bei denen die Offroad-Eigenschaften entweder gar nicht vorhanden sind oder man dann ein Komplettpaket nehmen muss, was a) teuer ist und b) für den eigenen Einsatzschwerpunkt sogar zu viel kann.

Bin mal gespannt, wieviele bei der neuen M Klasse das Offroad-Paket nehmen werden.



---

## Beitrag von „Sandokahn“ vom 29. April 2005 um 13:30

Zitat von mike

Danke für die Info... erstmal bestätigst Du damit "meine" Konfiguration, obwohl ich die Sperre noch nie im Einsatz hatte.

Hast Du bzgl. der 6cm "mehr" auch die Info, was das "normale" Mass ist? Und wie wird das gemessen. In einer Zeitung habe ich mal eine Skizze gesehen, bei der das eine Rad so und soviel Zentimeter tiefer (in einem kleinen Graben) als das andere stand. Wäre dieses "tiefer" das Mass der Verschränkung? Wenn ja, wie berechnet man dann den Verschränkungsindex?

Fragen über Fragen... aber es ist ja schon Freitag! 😄

Ich glaube die Verschränkung sind so 21 cm sie gibt an wie sehr das eine Rad der Achse angehoben werden kann ohne das das andere den Bodenkontakt verliert.

Grüße Sandro

---

## Beitrag von „dschlei“ vom 29. April 2005 um 14:21

Zitat von Rocky Mountain

Bei und heißt die übrigens eierlegende Wollmilchsau. 😄  
Oder meinst Du ein anderes Tier?

Ich glaub wir sprechen von dem gleichen Tier. Es giubt ja nur wenige Rassen, die so ausgelegt sind! 😄