

Touareg als Zugfahrzeug - Stahlfederung vs. Luftfederung?

Beitrag von „Rabenvater“ vom 12. August 2023 um 11:37

Hallo,

ich suche zur Zeit einen Touareg zum Ziehen und kann mich nicht entscheiden ob ich wirklich einen mit Luftfederung benötige oder die Stahlfederung ausreicht.

Wie gut eignet sich der Touareg ohne Luftfederung um 3.5t Anhänger über sehr lange Strecken zu ziehen wenn man die Stützlast von 140kg voll ausnutzt?

Sackt der Touareg dann hinten zu stark ab? Die Luftfederung gleicht die Stützlast natürlich aus.

Ich fahre quer durch Europa und würde nur ungerne in Timbuktu liegen bleiben wenn die Luftfederung ausfallen sollte.

Bei einem Fahrzeug das ca. 10 Jahre auf den Buckel hat wird dies sicherlich früher oder später geschehen.

Ein neues Federbein vorne kostet ca. 715€/Stück, hinten 615€/Stück und der Kompressor ca. 850€.

Also liegt man bei ca. 3500€ um das System zu erneuern, nur Teilekosten und die genannten Preise sind aus dem Zubehörhandel!

Ich habe in US Foren gelesen das diese ein Hayman Reece WD system bei stahlgederten Touaregs verwenden müssen um die Stützlast zu verringern da der Touareg mit Stahlfederung hinten sonst zu stark absackt.

Die Amis haben aber eine andere Anhängerkupplung mit 2" Receiver verbaut mit der eine Stützlast von bis zu 280kg möglich ist.

Wie sieht das nun bei einer Stützlast von 140kg aus?

Beitrag von „denko31“ vom 12. August 2023 um 21:17

Keine Ahnung wie das mit normalen Federn ist, jedoch hat dieses Modell eigentlich keine bekannten Probleme mit der Luftfederung. LKW's haben viele auch Luftbälge und dort funktioniert es auch.

Ziehe Wöchentlich 3.5t durch die Gegend, über Stock und Stein, Stützlast mal mehr mal weniger, das Luftfahrwerk gleicht alles aus.

Beitrag von „GüntherK“ vom 12. August 2023 um 23:27

Habe Touaregs mit und ohne Luftfederung besessen.

Es lassen sich beide Varianten schön mit Hänger fahren. Mit Stahlfeder sackt er ein wenig ein, aber das ist nicht viel. Die Stützlast ist ja glaube max 100KG. Also sackt er nicht mehr ein, als wie wenn ein kleiner Fettsack auf dem Rücksitz sitzt...

Die Luftfederung gleicht natürlich Höhenunterschiede aus. das sieht eleganter aus. Fahrdynamisch macht es keine. Unterschied.

Mein jetziger T2 hat Luftfederung, ca 220tkm und noch nie einen Defekt an der Liftfederung gehabt.

Beitrag von „coala“ vom 13. August 2023 um 07:59

[Zitat von GüntherK](#)

[...] Die Stützlast ist ja glaube max 100KG. Also sackt er nicht mehr ein, als wie wenn ein kleiner Fettsack auf dem Rücksitz sitzt... [...]

Servus,

die Stützlast beim 7P liegt bei 140 kg - und die will der Themenersteller ja auch ausnutzen.

Der "kleine Fettsack" auf der Rücksitzbank, kann gar nicht so fett sein, um den Effekt der 140 kg auf der AHK auch nur annähernd zu simulieren. Der selbige sitzt nämlich noch vor der Hinterachse, während die Stützlast am äußersten Ende das Fahrzeugs angreift. Das ist ein gewaltiger Unterschied, da ein "Drehpunkt" dann an der HA anliegt, ganz im Gegensatz zu einer

Last vor der HA, bei welcher die VA eben *nicht* zusätzlich entlastet wird.

Zur Frage Stahl- vs. Luftfederung sei noch angemerkt, dass es hier nicht nur um (leichte) Änderungen der Fahrwerksgeometrie durch das Gewicht auf der AHK geht, welche das Fahrzeug mit Niveauregulierung ausregelt. Das luftgefederte Fahrzeug hat hier ja vor allem noch den Trumpf der aktiven Dämpferregelung in der Hand, welche durch den Anhänger induzierte Schaukelbewegung ganz anders dämpft, als es die konventionellen Stoßdämpfer der stahlgefederten Variante vermögen.

Von meiner Seite ein ganz klares "Pro" für die Luftfederung, die auch ohne Anhänger deutlich mehr Fahrstabilität bietet.

Grüße

Robert

Beitrag von „GüntherK“ vom 13. August 2023 um 09:08

Blanke Theorie. Das stimmt einfach nicht.

Ich bin viel mit einem Minibagger am Hänger gefahren. Mit Hänger immer 3-3,5 Tonnen. Mit meinem alten T2V6TDi mit Stahlfederung und mit meinem aktuellen T2V8TDi mit Luftfederung.

Die Fahrstabilität ist bei beiden Varianten absolut einwandfrei. Bei richtiger Beladung taucht die Stahlfedervariante hinten etwas ein, ja. Die Luftfedervariante pumpt die HA wieder hoch und der Wagen steht wieder 100% gerade. Das ist der einzige optische Unterschied.

Die Dämpferabstimmung beim Stahlfahrwerk ist ein perfekter Kompromiss für alle Fahrsituationen. Ist nicht zu hart, nicht zu weich. Komfortabel, aber trotzdem eine sehr gute Strassenlage. Eben die normale VW- Abstimmung, die man aus jeden VW kennt.

Mit der Luftfederung kann man ein wenig spielen, das Ganze ist eben etwas variabler.

Einzig, zwei Vorteile sehe ich bei der Luftfederung.

Erstens bei sehr schlechten Strassen, da kann man im Comfortmodus die Dämpfer weicher stellen und der Wagen hebt sich 2-3cm an. Dann hat man etwas mehr Komfort als mit der Stahlfeder.

Zweitens, wenn man gerne schnell fährt.

Ich habe bei meinem V8TDi die Leistung steigern lassen und bin spät Nachts oft ohne Hänger auf dem Heimweg. Hier kann man bei freier Bahn problemlos ein Reisetempo von 180/220 Km/h fahren. Topspeed nach Tacho ist 275Km/h. Bei 140Km/h und dann Ich glaube ab 180-190Km/h senkt sich das Luftfahrwerk nochmal ein zweites Mal etwas ab. Wenn man nun in die Sporeinstellung wechselt, werden die Dämpfer gestrafft und die Strassenlage ich bei hohen Geschwindigkeiten wirklich beeindruckend gut.

Bei meinem V6TDi habe ich das nie vermisst, weil der nicht in diese Geschwindigkeitsbereiche vorgestoßen ist. Da war bei Tacho 240 Schluss. Und es machte einfach keinen Spass damit länger schneller als 180Km/h zu fahren. Beim V6TDi liegt das Wohlfühltempo eher bei 140-180Km/h.

Fährt man nicht gerne schnell und ist eher der Cruiser, ist das Luftfahrwerk aus meiner Sicht unnötig.

Aber im Grunde sollte man beide Varianten selber mal fahren, idealer weise auch mal mit Anhänger und eine eigene Entscheidung treffen.

Da es um einen Gebrauchten T2 geht, würde ich den Kauf eher vom Pflegezustand/ Kilometerleistung abhängig machen.

Die Luftfederung ist ein nettes Gimmik, aber auf keinen Fall ein „must have“.

Beitrag von „coala“ vom 13. August 2023 um 09:28

Zitat von GüntherK

Blanke Theorie. Das stimmt einfach nicht. [...]

[...] Die Dämpferabstimmung beim Stahlfahrwerk ist ein perfekter Kompromiss für alle Fahrsituationen. Ist nicht zu hart, nicht zu weich. Komfortabel, aber trotzdem eine sehr gute Strassenlage. Eben die normale VW- Abstimmung, die man aus jeden VW kennt.

Mit der Luftfederung kann man ein wenig spielen, das Ganze ist eben etwas variabler. [...]

Servus,

da bin ich nun mal ganz anderer Meinung. Gegenüber dem Luftfahrwerk mit CDC ist die stahlgefederte Variante auf der AB bei höheren Geschwindigkeit und ebenso beim Ausweichen extrem schaukelig und teigig. "Ganz die normal VW-Abstimmung" - ganz genau.

Du bringst da was durcheinander mit "ein wenig spielen". Die Dämpferregelung ist *immer* aktiv und regelt Zug- und Druckstufe der Dämpfer kontinuierlich je nach Längs- und Querbeschleunigung sowie natürlich den Fahrbahnverhältnissen. Das passiert etliche Male je Sekunde, genauer gesagt reaktiv im Millisekundenbereich. Lediglich eine Voreinstellung in Richtung komfortabel, normal und sportlich ist möglich, das hat aber keinen Einfluss auf die Regelung in dynamischeren Fahrsituationen, auch in "Comfort" wird nötigenfalls die volle Dämpfungskraft eingestellt.

Wenn das nun aus deiner Sicht "fahrdynamisch" keinen Unterschied macht, bzw. du das nicht merkst, dann ist da eben Hopfen und Malz verloren, genau wie beim völlig unzutreffenden Vergleich "kleiner Fettsack auf der Rücksitzbank vs. Stützlast".

Und dazu frage ich mich, wozu gibt es die aktive Dämpferregelung (in immer mehr Fahrzeugen, auch ohne Luftfederung), wenn doch auch mit normalen Dämpfern "ein perfekter Kompromiss für alle Fahrsituation" möglich ist? Scheinbar sind da die Leute, welches sich dieses Feature bestellen, nicht so ganz deiner Meinung. Oder allesamt doof und du bist der einzig Erleuchtete?

Grüße

Robert

Beitrag von „GüntherK“ vom 13. August 2023 um 17:01

Lieber Robert.

Ich habe niemanden als Doof oder mich als Erleuchteten dargestellt.

Lediglich habe ich meine persönlichen Erfahrungswerte aus 120.000km T2V6TDi (ohne LF) und aktuell bisher 130.000km (mit LF) T2V8TDi dargelegt.

Für mich klingen deine Argumente wie aus dem Werbeprospekt abgeschrieben.

Wenn Du wirklich persönlich diese Erfahrungen gemacht hast, ist das für mich absolut auch ok.

Was ich noch zu dem Fahrwerken beim T2 sagen kann, ist das der Wagen empfindlich auf Reifendimensionen reagiert.

Mit 18" Rädern ist er sehr komfortabel, aber besonders eilig sollte man es damit nicht haben.

19" ist ein guter Kompromiss. Hatte ich auf dem V6TDi.

Auf dem V8TDi fahre ich 21".

Damit ist die Straßenlage sehr gut, aber der Langsamfahrkomfort leidet etwas. Muss zugeben, mir hat auch die Optik gefallen.

Eine Katastrophe sind 18" Allwetterreifen. Damit fährt sich der Wagen besonders im Regen sehr unsicher. Die waren auf dem V8 montiert als ich ihn gekauft habe. Habe ich aber nach einer Woche getauscht.

Beitrag von „pe7e“ vom 13. August 2023 um 19:25

Hi,

sehe es wie Robert. Das Stahlfahrwerk ist sicher nicht schlecht. Das LFW ist aber in allen Belangen überlegen. Egal ob mit Anhänger, ohne Anhänger, im Gelände, auf der AB, mit Comfort oder Sport. Ab und an gibt es Probleme mit den RDHV - die tausche ich mittlerweile alle 100 tKM bzw. 5 Jahre und Ruhe ist.

Gruß Peter

Beitrag von „pilot_flying“ vom 13. August 2023 um 21:05

Ich kann aus meiner Erfahrung mit ca 3t Bootsanhänger auch nur für das Luftfahrwerk votieren.

Kleines nützliches Gimmick abgesehen von den bisher bereits genannten Vorteilen: Beim Anhängen einfach im Zustand "Beladen" mit der Kupplung unter die Zugöse fahren, Luftfahrwerk mit dem Schalter im Kofferraum kontrolliert hochpumpen und es ist ohne anstrengende Kurbelei angehängt. Beim Abhängen geht das genauso umgekehrt.