

# Expedition oder Individual-Fahrzeug

Beitrag von „bdmike“ vom 27. Juni 2005 um 18:23

Hallo Leute,

ich bin neu im Forum und möchte Euch zu diesem tollen Forum beglückwünschen. Ich bin auf der Suche nach einem gutem Geländefahrzeug, dass sich auch mal schneller über die Straßen bewegen läßt. X5 fährt schnell, hat aber keinerlei Geländegängigkeit, Rover ist im Gelände gut, aber eine lahme Ziege, G-Klasse ist im Gelände Spitze, aber käme für mich nur mit dem V8-Diesel in Frage. Daher zu teuer in Anschaffung und Unterhalt. Ich glaube, dass der V6-TDI genau richtig wäre. Zur Zeit fahre ich einen LandCruiser 100 (Benziner), der gut auf der Straße ist (schnell aber hoch im Verbrauch), aber nur mäßig im Gelände.

Allerdings habe ich noch einige Fragen, die Ihr mir vielleicht beantworten könnt. Zuvor möchte ich Euch noch schreiben, dass ich in Äthiopien lebe und ich mich mit der Herstellung von Biodiesel beschäftige. Wir haben eine Plantage mit 50.000 ha, die ca. 450 km östlich von Addis Ababa liegt. Diese Strecke besteht aus 350 km Asphalt, 30 Dirt Road und 70 km bestes Off-road Gelände. Viele Kuppen mit messerscharfen Kalkgestein, roter Sand, der sich bei kurzem Regen in Schmierseife verwandelt, Furten und allem möglichen Getier(Esel, Ziegen, Kamele etc.).

## Geländefederung vs. Luftfederung

Der Expedition wird nur mit der Schlecht-Wege-Federung geliefert. Auch ein Expeditionsfahrzeug fährt nicht unentweg im schwierigen Gelände und ein hoher Fhz-Schwerpunkt ist immer hinderlich. Daher meine Frage an Euch: Taugt die Luftfederung nicht im Gelände oder VW Angst, dass die keiner warten kann. Für mich wäre eine flexible Luftfederung immer die bessere Wahl, da sie besser auf die Straßenkonditionen eingehen kann und mit der Möglichkeit nochmals in die Höhe zu gehen.

## Stabilisatoren-Entkopplung

Macht Sinn zu entkoppeln, damit eine höhere Verschränkung ermöglicht wird (gibt es auch bei Nissan). Lohnt sich der immense Mehrpreis? Habt Ihr Erfahrung damit?

## Treibstoff-Qualität

Ok, in Europa habt Ihr keine großen Probleme mit der Treibstoffqualität. Als Biodieselhersteller, weiß ich, dass Biodiesel nicht das wirkliche Problem ist, sofern die Qualität gut ist. (Anmerkung am Rande: Schon witzig zu sehen, dass VW in Deutschland den Biodiesel-Rückzug angetreten hat, aber in den USA eine Kooperation mit Archer Daniels Midland eingegangen ist, um Dieselfahrzeuge zu promoten. ADM betreibt 2 Biodiesel-Anlagen in Deutschland!). Dennoch hat jemand von Euch bereits Biodieselerfahrung?

Desweiteren verspricht der Expedition "großes Abenteuer". Ich konnte aber keinen Hinweis auf einen Wasserabscheider finden. Denken die Leute bei VW, dass der Treibstoff überall auf der Welt so gut ist wie in Deutschland? Kennt Ihr eine Möglichkeit der Nachrüstung?

Kann der Partikelfilter ausgebaut werden? Hier hat der Normaldiesel 10,000 ppm Schwefel!

Bullenfänger

Ich weiß, dass Bullenfänger in D mega-out sind. Aber hier machen sie Sinn. Ich sehe viele tote Hyänen, Esel und Kühe am Wegesrand. Fahrzeuge, die keinen Bullenfänger hatten, stehen dann am Straßenrand, weil der Schaden immens ist. Mit Bullenfänger passiert weniger. Kennt Ihr Zulieferer für richtige Bullenfänger oder muss da etwas in Elgenarbeit entstehen?

Gleiches gilt für den Unterbodenschutz. 3000 Euro finde ich schon heftig bei VW. Gibt es Alternativen?

Da es nur einen Touareg (Belgische Botschaft) in Addis gibt, sind die Möglichkeiten des Anschauens eher gering. Daher vielen Dank für jeder Eurer Antworten und Tipps, die ein Leben mit Touareg besser machen.

Gruss

Michael

---

### **Beitrag von „nachbar“ vom 3. Juli 2005 um 09:23**

Bei den neuen Dieselfahrzeugen (mit DPF) wird die Verwendung von Biodiesel untersagt.

Zum Rest wird sich evtl. noch jemand finden, der Dir Hinweise geben kann.

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Juli 2005 um 19:47**

Hallo Michael,

nicht nur bei DPF wird von der Verwendung von Bio-diesel abgeraten.

Auch bei den Fahrzeugen ohne DPF rät VW hiervon ab, da die Leitungen/Ventile verstopfen sollen.

So hat vermutlich auch keiner Erfahrung mit Bio-Diesel.

Die Luftfederung kann ich Dir nur empfehlen, wenn Du das Fahrzeug sowohl für Gelände als auch für die Straße einsetzen willst.

Mit den Stabis habe ich keine Erfahrungen. Ich habe sie bisher aber auch nicht vermißt.

Zu den übrigen Fragen sollte wohl besser der Technikwart Stellung beziehen.

Und zu meinen vorherigen Antworten auch.

Schließlich hat er sicherlich die größten Erfahrungen im Gelände. 😊

Gruß

---

### **Beitrag von „Joachim“ vom 4. Juli 2005 um 09:00**

[bdmike](#)

Ich habe Luftfederung und bin voll zufrieden. Auf unserer Marokko Expedition hatten wir allerdings Fahrzeuge mit Stahlfeder und ich muß sagen, daß der Unterschied nicht sehr groß ist. Man nimmt extra Stahlfeder weil dann warscheinlich nicht jeder reparieren kann. Für dich würde ich auch Stahlfeder bevorzugen, wenn kein geeigneter Service in der Nähe ist.

Vom Verbrauch kann ich beruhigen. Ich hab zwar nur einen R5 ( müßten andere hier mehr sagen können ), aber der braucht bei Autobahnen mit zivieler Fahrweise ca. 7 Liter und bei Stadt ca. 10-11 Liter. Im Gelände und bei Deinen Straßen wir es natürlich nicht bei 7 Liter bleiben.

---

### **Beitrag von „bdmike“ vom 4. Juli 2005 um 09:47**

Vielen Dank für Eure Antworten.

Dann werde ich mal die Luftfederung ins Auge fassen. Da wir 2 Fahrzeuge benötigen, könnten wir auch beide Federungen ausprobieren!

Wofür steht DPF (sorry)? Der Common Rail Diesel sollte kein Problem mit Biodiesel haben. Wie könnten Leitungen und/oder Ventile verstopfen? Nur wenn im Treibstoffe Feststoffe vorhanden wären. Ansonsten ist Biodiesel ein Lösungsmittel und hat eher reinigende Eigenschaften.

Ich will, bzw. kann, keine Lanze für Biodiesel brechen, weil die Diskussionen sich nicht auf

Langzeiterfahrungen stützen. Aus Marketingsicht kann ich verstehen, dass ein Fahrzeughersteller nicht in Gemeinschaftshaft für minderwertigen Treibstoff genommen werden will. Aber der Treibstoff ist niemals Teil der Gewährleistung des Herstellers - genauso wenig wie Reifen (sofern nicht Auslieferungsbereifung).

Wie erwähnt, wäre es für eine Fahrzeug, das auf große Reise gehen soll, wichtig, zu wissen, wie der Motor vor minderwertigen Treibstoffen geschützt wird (Wasserabscheider!).

Gruss  
Michael

---

### **Beitrag von „Joachim“ vom 4. Juli 2005 um 09:51**

DPF=Diesel Partikel Filter

---

### **Beitrag von „Lollo050968“ vom 4. Juli 2005 um 11:46**

Zitat von bdmike

Wie erwähnt, wäre es für eine Fahrzeug, das auf große Reise gehen soll, wichtig, zu wissen, wie der Motor vor minderwertigen Treibstoffen geschützt wird (Wasserabscheider!).

Gruss  
Michael

Hallo Michael,

die Funktion des Wasserabscheiders übernimmt glaube ich der Kraft(Diesel)filter. In diesem Filter sammelt sich u.a. das abgeschiedene Wasser. Ich weiss allerdings nicht wie wartungsfreundlich der Filter ist.

Lollo

---

## Beitrag von „dummytest“ vom 4. Juli 2005 um 13:28

Zitat von bdmike

Vielen Dank für Eure Antworten.

Dann werde ich mal die Luftfederung ins Auge fassen. Da wir 2 Fahrzeuge benötigen, könnten wir auch beide Federungen ausprobieren!

Wofür steht DPF (sorry)? Der Common Rail Diesel sollte kein Problem mit Biodiesel haben. Wie könnten Leitungen und/oder Ventile verstopfen? Nur wenn im Treibstoffe Feststoffe vorhanden wären. Ansonsten ist Biodiesel ein Lösungsmittel und hat eher reinigende Eigenschaften.

Ich glaube, das Problem mit dem Biodiesel bezieht sich doch eher auf die höhere "Agressivität" des Treibstoffes. Hier "sollen" manche Dichtungen im Tank + Leitungssystem sowie in der Einspritzpumpe dann eine geringere Lebensdauer aufweisen.

Wie weit das noch aktuell ist, kann ich nicht sagen. Ich habe mich da nicht mehr drum gekümmert, seit ich festgestellt habe, dass der 10% Preisvorteil bei meinem Autos durch 10% Mehrverbrauch (und leichte Leistungsminderung) wieder aufgeessen wurde. Von Verstopfungen habe ich nur insoweit gehört, dass der Biodiesel wohl nicht ganz so winterfest wie der normale Diesel ist.

Aber wie gesagt, alles nur "alte" Info's, vielleicht weiss da jemand konkreteres zu.

---

## Beitrag von „Xapathan“ vom 4. Juli 2005 um 13:44

... und ich würde gern mit alten (gefiltertem) Frittenfett fahren.  
Auch neues Salatöl vom Discounter wäre noch günstiger als die überhöhten Dieselpreise. Da könnte man den Konzernen mal ein Signal geben...



---

## Beitrag von „jamesbond“ vom 4. Juli 2005 um 13:46

Zitat von bdmike

.....Ich bin auf der Suche nach einem gutem Geländefahrzeug, dass sich auch mal schneller über die Straßen bewegen lässt.

Wenn du Plantagenbesitzer in Äthiopien bist, kann ich dir nur zur höhergelegten Stahlfeder mit guten A/T-Reifen raten.

Ich bin sicher, damit liegst du auf den unterschiedlichen Straßen und Pisten immer richtig.

Schau mal bei dem Foto den ersten T. .... der ist für "alles" gewappnet"

LG  
james

---

### **Beitrag von „bdmike“ vom 7. Juli 2005 um 19:09**

[James](#),

vielen Dank für Deinen Hinweis und das Foto. Die Höherlegung ist ohne Frage sehr gut für das Gelände - aber eben permanent. Schnelle Straßenfahrten und "wenn`s mal nicht so hoch sein muss" geht dann nicht.

Zwischenzeitlich habe ich aber Nachricht von der Individual erhalten. Da man den Dachträger auch so bekommt und die meiste Expeditions-Ausstattung eh Sonderausstattung ist, werde ich zwei normale V6 Tdi bestellen und dann bei der Individual weiter ausrüsten lassen.

Der R5 und der V6 Tdi sind übrigens ab Werk Biodiesel tauglich! Ich habe allerdings vergessen zu fragen, ab welchem Jahr. Ein Wasserabscheider ist im Kraftstofffilter integriert. Dort muss man dann ab und zu das Wasser ablassen.

Bleibt nur noch ein ordentlicher Rammschutzbügel (den ich mir dann wohl im Ausland besorgen muss), der ebenfalls die Lichter schützt. Ich finde, dass die Plastikabdeckung ruhig als "Verschleißteil" hätte ausfallen sollen. Nach meinen Informationen muss der gesamte Scheinwerfer ausgetauscht werden, wenn die Abdeckung beschädigt ist.

Weiterhin bin ich für jeden Ausrüstertipp dankbar bzgl. Rammschutz, Leuchtenschutz und Seitenschweller.

Hat jemand Erfahrung von Euch mit tragbaren/mobilen Seilwinden?

Gruss  
Michael

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 7. Juli 2005 um 19:17**

Zitat bdmike:

Der R5 und der V6 Tdi sind übrigens ab Werk Biodiesel tauglich! Ich habe allerdings vergessen zu fragen, ab welchem Jahr. Ein Wasserabscheider ist im Kraftstofffilter integriert. Dort muss man dann ab und zu das Wasser ablassen.

Hallo,  
das ist ja interessant!  
Sollte da etwas an uns vorbeigegangen sein?  
Hat jemand nähere Informationen?

Gruß

---

### **Beitrag von „jamesbond“ vom 7. Juli 2005 um 19:41**

Zitat von bdmike

[James](#),

vielen Dank für Deinen Hinweis und das Foto. Die Höherlegung ist ohne Frage sehr gut für das Gelände - aber eben permanent. Schnelle Straßenfahrten und "wenn`s mal nicht so hoch sein muss" geht dann nicht.

Hallo Michael,

vielleicht ist es ja ein Vorurteil (darfst auch mit mir schimpfen), aber ich kann mir nicht vorstellen, dass in Äthiopien die aerodynamischen Fähigkeiten der Luftfederung ab dauerhaft gefahrenen Geschwindigkeiten größer 140-150 km/h eine große Rolle spielen.

Mit einer (auch höhergelegten) Stahlfeder sind auch sehr bequeme und schnelle Asphaltfahrten möglich.

Den größten Vorteil der höhergelegten Stahlfeder sehe ich bei Pistenfahrten (kein Asphalt mehr, aber auch noch kein (schweres) Gelände).

Wenn ich von meiner (sicherlich zu geringen) Marokkoerfahrung ausgehe, kann ich mir bei mehreren von uns erlebten (und gefahrenen) "Grenzsituationen" keine lange Lebensdauer der Luftfederungstechnik bzw. -mechanik vorstellen.

..... nimm auf jeden Fall den Unterfahrschutz mit Schwellerschutz von der VW Individual. Da gibt es mit Sicherheit für den Dicken zur Zeit nichts besseres.

Solltest Du einen Dachgepäckträger brauchen, schau mal bei Taubenreuther nach (Andreas hat ihn gerade gekauft). Den habe ich "live" mit dem Dackkorb von Individual verglichen. Da ist Taubenreuther wirklich Spitze.

LG  
james

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 7. Juli 2005 um 20:36**

Zitat von dreyer-bande

Zitat bdmike:

Der R5 und der V6 Tdi sind übrigens ab Werk Biodiesel tauglich! ...

Der V6-Motor vielleicht schon, nicht aber der DPF. So steht es jedenfalls in der Bedienungsanleitung und am Tankdeckel: Kein Bio-Diesel!

Thomas



## Beitrag von „bdmike“ vom 8. Juli 2005 um 17:22

Hallo James,

gerade der offene Gedankenaustausch ist es doch, was solch ein Forum ausmacht! Grundsätzlich stehe ich auch auf dem Standpunkt, dass das, was nicht verbaut wurde, nicht kaputt gehen kann. Sofern also die Luftfederung reparaturanfällig im Gelände oder schwer zu warten ist, gebe ich Dir Recht, dass dann eine Stahlfederung besser ist.

Ein ernster Grund, warum für mich die Luftfederung interessant ist, ist der Umstand, dass nochmals einige Zentimeter bei Bedarf an Bodenfreiheit herausgeholt werden können und dass die Straßen in Äthiopien buckelig sind. Ich hoffe, dass die Luftfederung da komfortabler ist, sofern die Luftfederung schnell genug anspricht.

Aerodynamische Gründe stehen für mich nicht im Vordergrund, da der Sprit mich um die Euro 0,30 pro Liter kostet. Da kommt es auf einen/zwei Liter mehr oder weniger nicht an.

Die weniger ernsten Gründe für die Luftfederung sind Spieltrieb und das häßliche Loch in der Mittelkonsole, wenn keine Luftfederung verbaut ist.

Nun wieder ernsthaft. Obwohl ich schon gefragt hatte, möchte ich nochmals Euro Meinung zu den entkoppelbaren Stabilisatoren hören. Sinnvoll oder nicht?

Der UFS von der Individual ist zwar nicht preiswert, aber das Wort Panzerung scheint berechtigt. Bei den Seitenschwellern bin ich mir nicht so sicher. Da könnte ich mir das Modell "Rohr mit Trittbrett" vorstellen. Einfacher beim Ein- und Ausstieg und bietet dann noch Sicherheitsabstand zum Wagen.

Den Dachgepäckträger gibt es auch einzeln bei Individual. Um die 1000 Euro ohne Scheinwerfer. Vergleicht man den Materialaufwand zu Taubenreuther, scheint mir das ein akzeptabler Preis zu sein. Wobei die Scheinwerfer mit 680m Leuchtweite schon genial sind...

Es scheint eine Afrika-Version zu geben. Fahrzeugbestellungen aus Afrika werden mit einem Tropenkühler versehen. Der ist zwar nicht unbedingt notwendig in Äthiopien, aber schadet nicht. Und das Motormanagement erlaubt nur EURO II. Damit wird wohl die unterschiedliche Treibstoffqualität kompensiert.

### Thomas

Ich bezweifle natürlich nicht, dass im Handbuch der Verbrauch von Biodiesel verboten ist und dass es entsprechende Sticker gibt. Zuerst dachte ich, dass der Expedition vielleicht keinen DPF hat. Der Zufall wollte es aber, dass ich heute noch rückfragen konnte. Unter der PR-Nummer 2G0 (die Kenner unter Euch können damit sicherlich mehr anfangen) kann die Biodieselfreigabe geordert werden. Dabei handelt es sich aber nicht um Änderungen an Tank, Leitungen oder Motor, sondern um die Größe des Tankeinfüllstutzens! Auf meine direkte Frage, ob Biodiesel für

den DPF kein Problem darstellt, wurde dies nochmals bestätigt.

Also für die Vielfahrer unter Euch, könnte sich eine entsprechende Rücksprache beim Werk bezahlbar machen.

Euch allen ein schönes Wochenende

Michael

---

## Beitrag von „jamesbond“ vom 9. Juli 2005 um 12:10

Zitat von bdmike

Ein ernster Grund, warum für mich die Luftfederung interessant ist, ist der Umstand, dass nochmals einige Zentimeter bei Bedarf an Bodenfreiheit herausgeholt werden können und dass die Straßen in Äthiopien buckelig sind. Ich hoffe, dass die Luftfederung da komfortabler ist, sofern die Luftfederung schnell genug anspricht.....

..... Bei den Seitenschwellern bin ich mir nicht so sicher. Da könnte ich mir das Modell "Rohr mit Trittbrett" vorstellen. Einfacher beim Ein- und Ausstieg und bietet dann noch Sicherheitsabstand zum Wagen.

Hallo michael,

die Ansichten zur Luftfederung und den Schwellerrohren widersprechen sich aber.

Die Schwellerrohre kosten dich einiges an Bodenfreiheit, die du mit dem Schwellerschutz von Individual wieder gewinnen würdest..... und das Argument des einfacheren Ein- und Ausstiegs stimmt auch nicht. Das einzige was passiert ist, dass immer "deine Hose an der Wade" schmutzig ist.

Wie denkst Du, soll die Luftfederung **schnell ansprechen** ??

Es wird nicht selbständig erkannt, wann die Bodenfreiheit nicht mehr ausreicht, das Niveau muss man, je nach Gegebenheiten, schon selbst ändern. (außer bei Schnellfahrten die automatische Absenkung)

LG

james

## Beitrag von „bdmike“ vom 9. Juli 2005 um 12:45

Hallo James,

Du hast Recht. Die Schwellerrohre reduzieren die Bodenfreiheit nicht unerheblich. Deswegen muss (sollte) das Fahrzeug das zusätzlich kompensieren. Oder anders: Bei normaler Bodenfreiheit reduziert sich diese nochmals schon fast auf die normale Bodenfreiheit eines PKW.

Ich habe die Seitenschweller der Individual noch nicht im Original gesehen und kann nur schätzen, was sie bringen. Für mich sind die Schwellerrohre "Verbrauchsartikel", die Dir erstmal akkustisch signalisieren "jetzt wirds eng". Dann kannst Du entscheiden, wieviel Luft noch ist, ob eine andere Route gewählt wird oder ob die Dinger dran glauben müssen. Die Schwellerrohre direkt an der Karosserie bedeutet bei Kontakt, Schaden an der Karosserie. Der sollte natürlich minimiert werden, aber Du hattest Kontakt. Sofern die Individual-Schweller diese Pufferfunktion erlauben und nicht nur ein Kratzschutz sind, ist es nur eine Frage des Geldes.

Auch mit den Hosen hast Du vollkommen Recht und ich weiß nicht wieviele frische Hosen ich schon gleich wieder eingesaut habe bei meinem Toyota. Aber hast Du schon mal beobachtet wie schwierig es ist für eine Dame im kleinen Schwarzen einen hohen Wagen zu erklimmen? 😊  
Da macht das Trittbrett Sinn...

Das Ansprechverhalten der Luftfederung war nicht auf den Geländeeinsatz bezogen. Stell Dir die Straßen in den neuen Bundesländern von vor 10 Jahren vor (und heute in Niedersachsen...). Wellig, verschiedene Lagen Asphalt, Schlaglöcher, Risse in der Straße. Schau Dir einen luftgefederten Auflieger auf der Autobahn an. Während die Aufhängung rauf und runter "vibriert", bleibt der Aufbau konstant. Ich meine ich habe das mal bei einer S-Klasse gesehen mit diesem Active Body Control. Da ist das Fahrzeug eine Buckelpiste in hohem Tempo gefahren und die Karosserie hat kaum etwas abbekommen, während das normal gefederte Fahrzeug schon wild schwankte. War für mich beeindruckend und schließlich machen VW und Audi mit der Luftfederung bei den Oberklassemodellen mit dieser Charakteristik große Werbung.

Viele Grüße  
Michael

---

## Beitrag von „nachbar“ vom 9. Juli 2005 um 14:45

Hallo Michael,

es muss Jede/r selber wissen was Sie/Er macht, jedoch ist dieser Aufkleber nicht von mir erstellt worden und auch nicht von mir am Tankdeckel angebracht worden.

Wenn ich nicht eine schriftliche Genehmigung von WOB in Fingern habe, dass ich die in D (bzw. jeweiliges Land) übliche Qualität des Biodiesel verwenden darf, kommt der Stoff nicht in meinen Tank!

Auf Seite 50 in der Bedienungsanleitung 3.4 ist das Thema etwas genauer erörtert. (Zumindest bei meiner Bedienungsanleitung)

Also mach was Du nicht lassen kannst.

Und das mit der Höhe und dem "kleinen Schwarzen" dürfte nicht wirklich der Grund sein, für die Einstiegtrittbretter. Du musst Deine weibliche Begleitung nicht unbedingt im Offroad Modus einsteigen lassen, außer Du möchtest auch was davon haben und bist dabei behilflich...

Ernsthaft, sogar ich komme von meinem Rolli aus in den Dicken (ohne Probleme), und ich bin dank des Dings wirklich nicht in der Höhe, von der aus die Mädels in den Dicken dürfen. Außerdem wenn's das kleine Schwarze ist, dann ist das Drunter (ist eigentlich ein must wenn's mit dem kleinen schwarzen sein muss) auch verdreht mit dem Trittbrett. Das ist m.U. auch ein Problem, warum der X3 in der weiblichen Fahrergunst nicht so gut abschneidet.

Aber was ich mir gerne vorstelle, wie ein Mädels mit dem kleinen Schwarzen erst aufs Trittbrett steigt um es sich anschließend im Dicken gemütlich zu machen. Mal ein kleiner Tipp beobachte mal wie sich die Mädels mit dem Kleidungsstück ins Fahrzeug begeben. Ein Beinchen hoch und mit dem Zweiten rein habe (leider) ich noch nie gesehen. Es ist vielmehr so, zumindest nach meiner subj. Beobachtung, dass sich die schönere Hälfte der Menschheit - wenn mit diesem Kleidungsstück versehen - mit beiden Beinen neben die Fahrzeugsür stellt, grazil nach Hinten absetzt und dann die Beine reinschwingt. Wenn das kleine Schwarze dabei etwas weiter und länger geschnitten ist, dann wird meist mit einer Hand der Stoff gehalten, der ansrteifen könnte. Zumindest wenn es vornehm abgehen soll!

Beim Aussteigen geht's übrigens genauso. Zuerst die Beine raus und dann aufstehen. Wenn Du dabei punkten möchtest, bist Du beim Ein- bzw. Aussteigen noch behilflich. Öffnest die Tür der Dame und schließt diese natürlich auch, und entfernst Dich nicht aus dem Blickfeld der Damen (also um die Front des Fahrzeugs gehen).

---

**Beitrag von „jemy“ vom 9. Juli 2005 um 15:18**

Zitat von bdmike

Hallo James,

Aber hast Du schon mal beobachtet wie schwierig es ist für eine Dame im kleinen Schwarzen einen hohen Wagen zu erklimmen? 😬 Da macht das Trittbrett Sinn...

Viele Grüße

Michael

Hallo Michael,

ich möchte dich nicht der Illusion berauben das diese Trittbretter den Sinn des einfacheren Ein- und Aussteigens erleichtern.

Versuch einmal erst auf den Tritt und dann ins Auto zu steigen.

Geht nicht.

Außer du bist so gelenkig wie eine Schlange.

Beim Aussteigen, das Problem, du kannst mit deinem Fuß nicht auf den Tritt treten ( schafft nicht mal eine Schlange), deshalb steigt man darüber und beschmutzt sich die Beine, oder Hose.

Sehr schön.

War nur eine Erfahrung von mir.

---

### **Beitrag von „nachbar“ vom 9. Juli 2005 um 15:23**

Danke Jemy!

Hat mich meine Wahrnehmung doch nicht getäuscht!

---

### **Beitrag von „bdmike“ vom 9. Juli 2005 um 18:04**

Hallo Thomas,

natürlich ist jeder für sein Handeln verantwortlich (außer vielleicht Politiker und andere Leute, die in der Öffentlichkeit stehen...). Und es ist für mich absolut nachvollziehbar, dass Du es nicht darauf ankommen lassen möchtest. Das ist überhaupt kein Problem für mich genauso wenig,

wie es für Dich ist, dass ich behaupte, dass Biodiesel nicht das Problem für den Motor darstellt. Denn Du hast selber die Lösung dieses kleinen Rätsels geliefert, auf das ich nie gekommen wäre. Ich nehme an, dass Dein Touareg mit einer Standheizung ausgestattet ist. Und *die* ist wahrscheinlich nicht biodieselfähig. Da es keine zwei Tanks gibt, ist das für mich der offensichtliche Grund. Denn wenn es dort zu Leckagen kommen sollte, könnte das im Betrieb der Standheizung katastrophale Folgen haben.

Ich habe mich sehr über die Beschreibung der höflichen und eleganten "Erklimmung" gefreut und stimme dem uneingeschränkt zu. Bloß das geht so nicht beim LandCruiser 100. Ich bin 1,90 m lang, keine Schlange und kann mich nur über das Trittbrett reinschwingen. Eine Dame, die sich wie von Dir beschrieben graziös in den Wagen setzen möchte, sollte sehr, sehr lange Beine haben, um das bewerkstelligen zu können. Durchaus sind einige Äthiopierinnen groß gewachsen und in ihrem Erscheinungsbild sehr elegant und alle steigen erst auf das Trittbrett, um sich dann mit geschlossenen Knien in den Wagen reinzudrehen. Da muss ich eingestehen, dass der LandCruiser schlicht 'ne Nummer größer ist als der Touareg. (Habe gerade nachgeschaut, der LandCruiser ist satte 20 cm höher, was nicht bedeutet, dass der Einstieg 20 cm höher liegt, aber 7 oder 8 cm reichen da auch schon).

Aber die Trittbrett-Diskussion ist natürlich von nachrangiger Wichtigkeit.

Gruss  
Michael

---

## Beitrag von „dreyer-bande“ vom 9. Juli 2005 um 18:57

Zitat von bdmike

Hallo Thomas,

Zitat von bdmike

natürlich ist jeder für sein Handeln verantwortlich (außer vielleicht Politiker und andere Leute, die in der Öffentlichkeit stehen...). Und es ist für mich absolut nachvollziehbar, dass Du es nicht darauf ankommen lassen möchtest. Das ist überhaupt kein Problem für mich genauso wenig, wie es für Dich ist, dass ich behaupte, dass Biodiesel nicht das Problem für den Motor darstellt.

Denn Du hast selber die Lösung dieses kleinen Rätsels geliefert, auf das ich nie

gekommen wäre. Ich nehme an, dass Dein Touareg mit einer Standheizung ausgestattet ist. Und *die* ist wahrscheinlich nicht biodieselfähig. Da es keine zwei Tanks gibt, ist das für mich der offensichtliche Grund. Denn wenn es dort zu Leckagen kommen sollte, könnte das im Betrieb der Standheizung katastrophale Folgen haben.

Ich habe mich sehr über die Beschreibung der höflichen und eleganten "Erklimmung" gefreut und stimme dem uneingeschränkt zu. Bloß das geht so nicht beim LandCruiser 100. Ich bin 1,90 m lang, keine Schlange und kann mich nur über das Trittbrett reinschwingen. Eine Dame, die sich wie von Dir beschrieben graziös in den Wagen setzen möchte, sollte sehr, sehr lange Beine haben, um das bewerkstelligen zu können. Durchaus sind einige Äthiopierinnen groß gewachsen und in ihrem Erscheinungsbild sehr elegant und alle steigen erst auf das Trittbrett, um sich dann mit geschlossenen Knien in den Wagen reinzudrehen. Da muss ich eingestehen, dass der LandCruiser schlicht 'ne Nummer größer ist als der Touareg. (Habe gerade nachgeschaut, der LandCruiser ist satte 20 cm höher, was nicht bedeutet, dass der Einstieg 20 cm höher liegt, aber 7 oder 8 cm reichen da auch schon).

Aber die Trittbrett-Diskussion ist natürlich von nachrangiger Wichtigkeit.

Gruss  
Michael

Alles anzeigen

Hallo Michael,  
vergessen wir das kleine Schwarze mal für einen Moment und kommen auf den Bio-Diesel. Hier scheint jetzt Du die Lösung geliefert zu haben.

### **Liegt es an der Standheizung?**

Alle Diesel-Touareg haben den Zuheizer als Standard!  
Dies ist die eigentliche **Standheizung!**

Bei den von Dir geschilderten Folgen lasse ich dann auf alle Fälle die Finger vom Bio-Diesel bevor ich sie mir noch verbrenne!;)

Von daher vielen Dank für Deinen Hinweis!  
Jetzt brauche ich wenigstens meinen 😊 nicht mehr zu nerven und ihn um eine schriftliche Genehmigung von VW zwecks Einsatz von Bio-Diesel bitten! -Danke Thomas-

Gruß

---

## Beitrag von „bdmike“ vom 9. Juli 2005 um 20:07

Hallo Hannes,

da fragst Du ja jetzt genau den Richtigen!!!

Beim 7er BMW mit Diesel war es früher so, dass praktisch immer eine Standheizung mit verbaut wurde, die - wenn man nicht clever genug war - unerkant blieb und als Zuheizung diente. Ansonsten würde es nämlich extrem lange dauern, bis der Innenraum warm wäre.

Das hat man aber zwischenzeitlich geändert. Für mich - und das muss nicht viel heißen - gibt es einen Unterschied zwischen Standheizung und Zuheizung. Der Zuheizung könnte seine Arbeit auch elektrisch verrichten, um das Kühlwasser schneller warm werden zu lassen. Deshalb wird es bei den neuen Dieseln auch so schnell warm im Innenraum. Die 7er-Dieseln haben keine Temperaturanzeige mehr, da sich das Kühlwasser schnell auf Betriebstemperatur erwärmt. Der Zuheizung läuft nur bei Motorbetrieb und belastet die Batterie daher nicht zusätzlich.

Ganz anders die Standheizung, die ja ein Miniofen ist und ein autarkes Aggregat darstellt mit eigener Pumpe für den Kreislauf und eigener Treibstoffversorgung. Deshalb m.E. der separate Aufkleber, der ansonsten unnötig wäre. Wie gesagt, ich spekuliere ja nur, dass die Einschränkung aufgrund der Standheizung erfolgt.

Natürlich verbaut der Hersteller der Standheizung diese in MB-Trucks. Dort ist es dann ok.

Zudem würde das im krassen Widerspruch zu der PR 2G0-Zusatzausrüstung stehen (die für Biodieselskompatibilität steht), sofern der Zuheizung Standard und somit einer Standheizung gleichzusetzen wäre.

Gruss

Michael

---

## Beitrag von „stuempff“ vom 9. Juli 2005 um 23:05

Zum Thema Entkoppelbare Stabis...

habe letzte Woche meinen neuen bestellt und mir ganz lange Gedanken über die entkoppelbaren Stabis gemacht.... und mich dagegen entschieden.



5-6cm mehr Verschränkung. Entweder hätte ich im Gelände 10 (mehr) gebraucht oder gar keine, d.h. bisher hätte ich dieses zusätzliche Feature nicht nutzen können.

zweitens Preis. Den halte ich für ungerechtfertigt im Verhältnis zum Nutzen

drittens: Es ist wieder was, was kaputtgehen kann, also raus.

Extrem wichtig ist die hintere Diff-Sperre aber im Geländeeinsatz reichen meiner Erfahrung die zusätzlichen 5cm dann doch nicht.

Zum Thema Expedition Dachgepäckträger kann ich nur sagen: Viel zu schwer, zu unhandlich und unpraktisch. Ich werde mir den Taubenreuther bestellen, sobald das neue Auto da ist.

Schwellerschutz / Unterfahrschutz.

Bisher ist der VW Unterfahrschutz mit dem Schwellerschutz das einzig Wahre, denn diese Panzerung verträgt das gesamte Fahrzeiggewicht auf einen Punkt konzentriert. Damit kann kein Rohrschweller o.ä. mithalten. Der Witz ist die Kraftverteilung auf die gesamte Karosserie, und da hat niemand für den Touareg derzeit ein besseres System und kostet nur ca. 1 cm Bodenfreiheit. Ich denke beim Landcruiser sind tatsächlich trittbretter nützlich, beim Touareg wirklich Schwachsinn. Und außerdem gibts noch das Ladelevel ...

Einsteigen beim Touareg ist sehr PKW ähnlich.

AT Reifen drauf, alles gepackt, Sandbleche verstaut, oo jetzt fahr ich in den Urlaub 🚗

Also bis dann..

Stuempf

---

## **Beitrag von „bdmike“ vom 12. Juli 2005 um 18:51**

Hallo Stuempf,

vielen Dank für Deinen Hinweis mit den Stabilisatoren. Mein Gefühl sagte mir, dass man darauf verzichten könnte, wollte dennoch mal nachgefragt haben.

Die Wichtigkeit der Diff.sperre sehe ich absolut genauso. Dass man sie nachordern muss, zeigt eigentlich die Zielgruppe und war auch Grund für das schlechte Abschneiden gegenüber Discovery im N24 Report.

Der Dachträger kommt sicherlich nicht in das MOMA. Aber im Vergleich zum Träger bei Taubenreuther ist er "nur" 9 Kg schwerer, aber dafür 20 cm länger. Die Lampen reduzieren

diesen Nachteil evtl. um +/- 1,5 Kg. Der Hochbau ist nicht elegant, aber sicherungstechnisch hat es natürlich Vorteile.

Wenn der UFS so massiv ist, dass er das Fhz-gewicht auf einem Punkt aushält ist das schon toll. Unc ich muss zugeben, dass der Schwellerschutz eine dezente Eleganz hat. Sofern die Luftfederung vorhanden ist, kann ich das PKW-ähnliche Einsteigen nachvollziehen und macht ein Trittbrett in der Tat überflüssig.

Gruss

Michael