

Unwucht am hinteren Antriebsstrang

Beitrag von „Günther“ vom 4. April 2006 um 18:09

Hallo,

bemerkte bei meinem V10 seit kurzem eine Unwucht am hinteren Antriebsstrang. Das ganze macht sich bemerkbar unter Last und bei niedriger Geschwindigkeit ca. bis 50 km dann ist es weg.

Fühlt sich an als wenn eine Antriebswelle eiert.

Das ganze aber erst seit ich von den 19" Winterrädern auf die 22" Sommerräder gewechselt habe.

Eine Radunwucht denke ist es nicht, die würde ja immer identische Symptome erzeugen, aber es ist je nach Last ganz unterschiedlich.

Jemand eine Idee hierzu ? Bevor ich den freundlichen wochenlange rästeln und unnütz Teile tauschen lasse.

Günther

Beitrag von „bell407“ vom 5. April 2006 um 09:35

Hallo Günther,

ich tippe trotzdem auf die Reifen, Unwucht tritt auch nicht immer auf, nur in bestimmten Geschwindigkeitsregionen. Wenn die Reifen neu sind haben die einen Höhengschlag, sprich sind irgendwo runter gefallen... passiert halt mal. Ab zum 😊 und wuchten lassen, wenns dann nicht weg is noch mal die winterräder drauf und testen...

Viel Erfolg

Grüsse

Christian

Beitrag von „Günther“ vom 10. April 2006 um 14:35

So einfach ist es leider nicht, da diese Unwucht auch mit Schaltvorgängen zu tun hat, da es bei der gleichen Geschwindigkeit auch plötzlich weg ist.

Der freundliche VW Händler hat heute keine Ursache gefunden, aber das Geräusch auch als sehr unschön diagnostiziert und sie müssen mit dem Werk konferieren....

Na mal sehen was das wird.....

Günther

Beitrag von „Günther“ vom 10. April 2006 um 17:35

Jetzt haltet euch mal mal fest, was mir der freundliche VW Händler heute erzählt hat zu dem o.g. Problem.

Der unterschiedliche Abrollumfang der Reifen veranlaßt die dämliche Elektronik im Verteiler-Getriebe bzw. Differenzial zu gewissen Regelungen, die dann diese eiernde Geräuschkulisse verursachen.

Die Reifen sind vorne neu und hinten 50% und sind 22" Conti Reifen.

Und es sei wohl so, dass der Dicke sehr empfindlich auf unterschiedlich abgefahrene Reifen reagiert. Aber bitte vorne 100% hinten 50% ??? Ich kann ja nicht dauernd neu Reifen kaufen !!?

Oh mann hätte ich nur meinen Grand Cherokee behalten, robust, solide, mit dem kann ich Reifen fahren was ich will, auch nur auf der Felgen fahren, interessiert den gar nicht....

Günther

Beitrag von „TRON“ vom 10. April 2006 um 20:32

Ich kann die Antwort nicht nachvollziehen : Drehzaldifferenzen zwischen Vorder- und Hinterachse sowie bei den Vorderrädern untereinander treten bei jeder Kurvenfahrt auf.... und werden im Zentraldifferential bzw. im Vorderachsdifferential ohne Gräusche ausgeglichen.

Geräusche im Bereich der Hinterachse können zum Beispiel dann auftreten, wenn hinten zwischen rechts und links unterschiedliche Abrollumfänge der Reifen bestehen. Falls es dabei Geräusche geben sollte kann das möglicherweise ein ESP Eingriff sein, der fälschlicherweise von einem Schlupf auf einer Seite ausgeht und dann die "elektronische" Diff.-Sperrung hinten über das ESP aktiviert....

Andere Möglichkeit wäre auch ein defektes Hinterachsdifferential oder eine (wenn vorhanden) defekte Differentialsperre : wann treten die Geräusche denn auf ?

unter Last (Vollgas / Halbgas) ??

in der Geraden / oder in der Kurve ?

bei Lastwechsel ?

im Schubbetrieb ?

Grüße

Tron

Beitrag von „Günther“ vom 10. April 2006 um 20:58

Hallo Tron,

die Geräusche treten bei Geradeausfahrt auf, bei ca. 40 km/h und fühlen sich an wie wenn das Rad locker wäre. geht es dann über 45-50 ist sofort Schluss damit und der Dicken läuft ganz butterweich, auch bei 250.

Mir ist das auch nicht klar, wie der unterschiedliche Abrollumfang zwischen Vorder- und Hinterrädern solche Auswirkungen haben sollte. Und 4 mm Profil soviel ausmachen sollte.

Angeblich hat das Werk gesagt, schon 1% Unterschied im Abrollumfang würde genau diese Symptome hervorrufen.

Auch wenn die Elektronik da eingreift ist nicht zu verstehen wieso das dann mit dieser Unwucht einhergeht.

Die einzige Chance ist jetzt, hinten wirklich neue Reifen drauf zu ziehen und sehen ob es weg ist. Ist denkbar unbefriedigend als Lösung, damals die Reifen noch für 10000 km gut gewesen wären.

Jemand noch 22" Felgen drauf ? Würde mich interessieren wie sich das verhält.
Ah ja noch was, die 22 " Felgen sind schon seit 50.000 km beim Vorbesitzer drauf.

Günther

Beitrag von „Günther“ vom 12. April 2006 um 11:03

Wenn ich ESP abschalte sind die Symptome zum größten Teil verschwunden, also ist es nur idiotische elektronische Regelung, die dieses eiern verursacht.

Sch...ss Kiste 😞

Günther

Beitrag von „andreas“ vom 17. April 2006 um 09:46

Es steht auch in der Bedienungsanleitung,
dass der Abrollumfang bei allen 4 Rädern
gleich sein soll -> Heft 3.3 Allradantrieb.

Verantwortungsvolle Werkstätten empfehlen
ihren Touareg-Fahrern deshalb einen
regelmäßigen Tausch der Räder zwischen
Vorder- und Hinterachse (ca. alle 15.000 km),
da so der Verschleiß gleichmäßiger wird und
die Reifen länger verwendbar sind.

Gruß
andreas

Beitrag von „Günther“ vom 18. April 2006 um 15:06

Auch wenn das da drin steht, macht es das Verhalten nicht sinnvoller.

Ich bin der Meinung ein 4x4 Antrieb muß mit einer Toleranz in Höhe der max. Profiltiefen auf den Achsen klarkommen, alles andere ist einem Kunden doch nicht zu vermitteln, da langt sich doch jeder an den Kopf bei so einer Ingenieur-Leistung....

Aber nachdem ich im neuen SPIEGEL gelesen habe, was bei VW abgeht, wundert mich nichts mehr.

Entwicklungs-Ingenieure reden nicht mit Produktionsleuten oder gar mit lästigen Produkt- und Vertriebsleuten, sondern entwickeln im Elfenbeinturm.

Das führt dann genau zu solchen weltfremden Dingen wie gleichen Abrollumfang für alle Räder. Weil der, der die Software programmiert hat, null Ahnung von 4x4 hat und **theoretisch** ist das ja eine nette Idee.

Günther

Beitrag von „andreas“ vom 18. April 2006 um 17:21

Hallo Günther,

an Deiner Einlassung ist schon sehr viel wahres dran. 😊

Mit der Profiltiefe ist das aber so eine Sache, die ist nicht bei allen Reifentypen gleich und differiert von MT mit 12 oder mehr mm bis zu modernen Straßenreifen mit nur noch 6 mm. Grundsätzlich werden die Reifen vorne und hinten unterschiedlich stark beansprucht und demnach auch anders abgenutzt. Den Rädertausch empfehlen mittlerweile die meisten 4x4-Hersteller, allerdings nicht in den Verkaufsprospekten. 🤔

Für mich gewinnt darum der zuschaltbare Antrieb wieder an Bedeutung, da gibt es die Probleme nicht, da man ja nur bei entsprechenden Wegebbedingungen auf den Allradantrieb zugreifen muss. Das spart übrigens auch Kraftstoff, da weniger Antriebsteile im Normalfall bewegt werden müssen. 🚗

Gruß
andreas

Beitrag von „Günther“ vom 20. April 2006 um 00:59

Hallo Andreas,

das ist einfach eine Fehlkonstruktion, es gibt andere Hersteller, die wissen wie ein Alltime 4x4 zu bauen ist. Schau dir mal einen Grand Cherokee an oder einen Audi Quattro, da gibt es keine solchen Probleme.

Ich habe vor dem dicken V10 12 Jahre Chrysler Cherokee's gefahren und muß sagen, die Autos sind extrem solide und absolut problemlos. Und alle Klischees über Ami-Autos aus den 70er und 80er Jahren stimmen schon lange nicht mehr.

Ich habe eher den Eindruck, dass die deutschen Hersteller, die in den 80er Jahren wunderbar solide und qualitativ hochwertige Autos bauten, hier schon ganz weit ins Hintertreffen geraten sind, mit dem Mist den sie heute ihren Kunden zumuten.

Günther

Beitrag von „T-REG“ vom 23. April 2006 um 11:59

Zitat von Günther

Hallo Andreas,

...

Ich habe eher den Eindruck, dass die deutschen Hersteller, die in den 80er Jahren wunderbar solide und qualitativ hochwertige Autos bauten, hier schon ganz weit ins Hintertreffen geraten sind, mit dem Mist den sie heute ihren Kunden zumuten.

Günther

Alles anzeigen

Hallo,

also was VW angeht stimme ich Dir voll und ganz zu. Wir haben einen "T" und einen Golf Plus und eins ist 100 %ig:

Unsere nächsten Autos werden unter Garantie nicht das VW-Symbol tragen.

Beitrag von „andreaslindner“ vom 23. April 2006 um 14:40

Zitat von Günther

Ich habe eher den Eindruck, dass die deutschen Hersteller, die in den 80er Jahren wunderbar solide und qualitativ hochwertige Autos bauten, hier schon ganz weit ins Hintertreffen geraten sind, mit dem Mist den sie heute ihren Kunden zumuten.

Günther

na ja, soweit ich informiert bin ist der touareg ja auch eher ein auto von einem tschechischen (oder eben slowenischen... weiß nicht genau) hersteller mit deutschem namen... viel wird wohl am touareg nicht mehr "made in germany" sein...

Beitrag von „Günther“ vom 25. April 2006 um 21:01

Hallo,

die Story geht weiter. Ich werde das hier in loser Folge posten, damit jemand der auch mal das Problem hat, hier vielleicht schneller Hilfe findet als bei VW.

Ich habe nun auf Empfehlung vom 😊 und vom Werk hinten neue Reifen aufgezogen, obwohl die alten noch für 8000 km gegangen wären. Mal locker 640 Euro für 22"

Wie ich schon fast vermutet hatte, ist das rythmische Schlagen im Antriebsstrang natürlich danach nicht weg, sondern genauso wie vorher.

Hat für mich auch Null Sinn gemacht, die Argumentation mit dem unterschiedlichen Abrollumfang.

So nun geht die Story weiter, Auto wieder ein Tag zum 😊 um Daten zu ziehen und ans Werk zu schicken.

Die armen VW Dealer haben nicht mal einen direkten Ansprechpartner um so ein Problem zu lösen, wie sie mir sagten. Es geht per email an einen Pool und da bearbeitet das dann einer. Vermutlich bei jeder email ein anderer 🤖

Bin gespannt welche idiotische Anweisung als nächstes aus dem Werk kommt. Vermutlich: Wir empfehlen sehr schnelles Beschleunigen bis 50 km um über dem Problembereich zu kommen, da es ab 50 ja komplett weg ist.

Günther

Beitrag von „Franks“ vom 25. April 2006 um 21:15

Zitat von andreaslindner

... tschechischen (oder eben slowenischen... weiß nicht genau) hersteller

Weder noch.....der Touareg wird in Bratislava gebaut, das ist die Hauptstadt der Slowakei (und hat nichts mit Slowenien zu tun, das liegt weiter südlich....)

Zitat von Günther

...Ich habe nun auf Empfehlung vom 😊 und vom Werk hinten neue Reifen aufgezogen, obwohl die alten noch für 8000 km gegangen wären. Mal locker 640 Euro für 22"...

Hast du die Reifen selber bezahlen müssen? Erstattet jetzt VW das Geld zurück oder kauft dir die Dinger wieder ab, da sie ja offensichtlich nicht die Quelle des Übels waren.

Gruß, Frank

Beitrag von „Günther“ vom 26. April 2006 um 12:33

Hi Frank,

na freiwillig rücken die nichts raus, da muß ich schon richtig Tanz machen um die Kosten irgendwie zurück zu bekommen.

Günther

Beitrag von „Günther“ vom 4. Mai 2006 um 13:09

Hallo,

es ist nicht zu glauben, jetzt haben sie es doch glatt geschafft nach mehreren Werkstattbesuchen das Problem zu lösen.

Aber der Hammer ist die Lösung selbst, sie haben einen Software-Update gemacht. Wobei die Version genau die selbe ist, die schon drauf war ! Irgendwie erinnert mich das an Windows 95, das System war auch immer nach einer gewissen Zeit so corrupted, dass man es neu installieren mußte.

Aber bitte, wer programmiert so einen Schwachsinn ? Da sollte ja nicht allzuviel dran sein, ein paar Messpunkte, ein paar Sensordaten, bischen grundlegende Physik.

Wenn bei mir im Projekt einer so einen Mist programmieren würde, der könnte gleich gehen.

Mittlerweile habe ich schon von mehreren Leuten gehört, die das Problem haben oder hatten, nur die Symptom Beschreibung ist immer ein bischen anders, deshalb nicht so einfach auf die gleichen Ursachen zurückzuführen. z.B. "wie fahren über eine Betonplatten-Strasse"

So jetzt läuft das Baby wieder so wie es sein soll und ich mag ihn wieder 😊

Günther

Beitrag von „mike“ vom 5. Mai 2006 um 09:43

Zitat von Günther

Mittlerweile habe ich schon von mehreren Leuten gehört, die das Problem haben oder hatten, nur die Symptom Beschreibung ist immer ein bischen anders, deshalb nicht

so einfach auf die gleichen Ursachen zurückzuführen. z.B. "wie fahren über eine Betonplatten-Strasse"

So "unspezifisch" habe ich das meinem 😊 auch geschildert und nach einem Werkstattaufenthalt war das Problem dann weg. Lösung war laut Aussage auch ein SW Update. Wo/was/wie hat er mir aber im Detail nicht verraten.

Aber wie Du sagst: hauptsache der Dicke rennt wieder 😂 .

Beitrag von „MemphisStein“ vom 5. Mai 2006 um 17:17

Zitat von mike

Aber wie Du sagst: hauptsache der Dicke rennt wieder 😂 .

Zustimmung.

Solange der 😊 in wieder hin kriegt, ist alles andere letztendlich zweitrangig.

Beitrag von „Kanutosan“ vom 5. Juni 2008 um 16:44

neue Reifen mind. 100 km mit normalen luftdruck fahren um durch das walken alle Eigenspannungen des reifens zu eliminieren.

Reifen werden vor Montage ggf. über längeren Zeitraum, besonders im after market gelagert, dadurch können Verformungen entstehen, die sich auf die Wuchtanzeige der Werkstattanlage auswirken. Datum kann man an den Flanken ja nachschauen und die Lagerbedingungen beim Händler selbst beurteilen.

Ab werk wird vor Wuchten immer gewalkt, geschieht in den Werkstätten in der Regel nicht.

Hinterachse nicht so stark betroffen wie vorne (Drehschwingunghen).

Ich habe selbst, weil keine Gelegenheit für Wuchten war, allein durch fahren nach ca. 600 km Autobahn Drehschwingungen auf null reduziert.

Auch das beliebte Bordsteinkanten-Parken hat den gleichen effekt.
Ich behaupte die meisten reifenunwuchten sind bereits an den verkratzten Alufelgen Prognostizierbar.

Luftdruck links rechts exakt gleich einstellen

Kardanwelle muss sauber sein, kein fest anhaftender Restschmutz

wenn das alles nicht hilft könnte vielleicht das drehen der langen Kardanwelle helfen.
Überall gibt es Toleranzen und mit diesem "matchen" können sich vorhandene Unwuchten gegenseitig zu "null" ausgleichen.

Software hat immer neue Versionsnummer, die ist bei VW 4 Stellig.
Es kommt vor, dass nur die Parameter geändert werden, dann kann die Werkstatt den Kunden, wenn er nur die ersten 2 Stellen genannt bekommt, der Eindruck entstehen es hätte sich nichts geändert.

Da in der werkstatt nur aufwärts geflasht werden kann sollte es auch immer besser werden. ...

Gruss Knut

[Zitat von Günther](#)

Hallo,

die Story geht weiter. Ich werde das hier in loser Folge posten, damit jemand der auch mal das Problem hat, hier vielleicht schneller Hilfe findet als bei VW.

Ich habe nun auf Empfehlung vom 😊 und vom Werk hinten neue Reifen aufgezogen, obwohl die alten noch für 8000 km gegangen wären. Mal locker 640 Euro für 22"

Wie ich schon fast vermutet hatte, ist das rythmische Schlagen im Antriebsstrang natürlich danach nicht weg, sondern genauso wie vorher.
Hat für mich auch Null Sinn gemacht, die Argumentation mit dem unterschiedlichen Abrollumfang.

So nun geht die Story weiter, Auto wieder ein Tag zum 😊 um Daten zu ziehen und

ans Werk zu schicken.

Die armen VW Dealer haben nicht mal einen direkten Ansprechpartner um so ein Problem zu lösen, wie sie mir sagten. Es geht per email an einen Pool und da bearbeitet das dann einer. Vermutlich bei jeder email ein anderer 🤖

Bin gespannt welche idiotische Anweisung als nächstes aus dem Werk kommt.
Vermutlich: Wir empfehlen sehr schnelles Beschleunigen bis 50 km um über dem Problembereich zu kommen, da es ab 50 ja komplett weg ist.

Günther

Alles anzeigen

Beitrag von „Günther“ vom 5. Juni 2008 um 19:21

Der Thread ist schon zwei Jahre alt Meister 🤖

Beitrag von „FrankS“ vom 5. Juni 2008 um 19:28

Macht doch nichts, sind doch trotzdem interessante Infos, die Knut hier postet.

Gruß

Frank

Beitrag von „spimmo“ vom 14. August 2008 um 23:05

[Zitat von FrankS](#)

Macht doch nichts, sind doch trotzdem interessante Infos, die Knut hier postet.

Gruß

Genau, das Problem ist allgemein gesehen doch nicht vor 2 Jahren aus der Welt geschaffen worden.

Bei meinem wurden Zahnriemen und Bremsen vorn (Scheiben & Klötze) erneuert. EUR 2.200,- hat der Spaß gekostet. Nachdem ich ihn wieder vom 😊 abgeholt hatte stellte ich fest, dass ich nun eine Unwucht zwischen 100 und 120 Kmh habe. Zudem eine Unwucht beim Bremsen, die behoben wurde, nachdem die neuen, schadhafte Bremsscheiben wieder ausgetauscht wurden.

Die Unwucht beim Fahren ist geblieben. Laut dem 😊 liegt es an den ungleich abgefahrenen Hinterreifen - die Innenfläche ist stärker abgefahren als die Aussenfläche. Das Phänomen der Unwucht tritt natürlich erst auf, nachdem er bei VW war ... verarschen kann ich mich alleine !!!



Mir wurde übrigens auch nahegelegt, alle 4 Reifen gleichzeitig zu erneuern. Mir würde sonst das Getriebe kaputt gehen.

Werde beim wechseln auf Winterreifen sehen wo die Wahrheit liegt ...

Gruß

Sascha

Beitrag von „FWB Group“ vom 9. August 2010 um 22:33

Ja und nun ich!

Auch ich bin jahrelang (mehr als 15) problemlos Produkte mit 4 x4 von AC und dann von Chrysler gefahren. Jeep CJ5, Wrangler, Cherokee usw.

Unwucht war immer klar. Entweder was in den Felgen aus dem Geländeeinsatz oder ne Welle war hin.

Ich bin gerade aus Griechenland zurück. Hier war ich mit dem Wohnwagen auf den Peleponnes bis runter nach Finikounda.

Schon vor der Tour hatte ich immer so ein Wupp wupp bei 55 MIs. Wenn ich drüber oder

drunter war, war das Geräusch weg. Das ist nun 50 000 km her und nun in Griechenland fing das Geräusch schon bei 30 km/h an und wurde immer lauter.

Ich bin direkt noch ohne Probs bis nach Huase gekommen. Das Geräusch ist nun in jeder Geschwindigkeit unüberhörbar.

Die letzten Kilometer wußte ich mir nunmehr nur noch mit House Musik zu helfen.

Wir werden nun, nach dem uns nun VW hier in Dresden (auch direkt vor dem Griechenland Urlaub) gesagt hat, das dieses Geräusch "normal" ist, die Dinge selbst in die Hand nehmen.

Auto wird auf die Bühne genommen und ohne Reifen werden wir der Unwucht zu leibe rücken.

Das wäre doch gelacht, haben wir doch schon ganz andere Dinge mit Leichtigkeit kaputt bekommen.



Beitrag von „r32“ vom 11. August 2010 um 16:42

<http://driveshaft.denobisecure.com/vwtouaregshaft/>