

Luftfederung mit adaptivem Wankausgleich

Beitrag von „Sittingbull“ vom 2. Januar 2007 um 13:19

Hallo zusammen,

einige User haben ja inzwischen den GP Touareg bestellt. Da gibt es ja jetzt eine zweite Abstimmung beim Luftfahrwerk, die etwas sportlichere Variante mit adaptivem Wankausgleich. Bis jetzt konnte ich noch keinen Händler finden, der ein entsprechendes Fahrzeug zur Verfügung stellt. Hat schon jemand persönliche Erfahrung bei einer Probefahrt damit gemacht? Bleibt dabei der Komfort auf der Strecke?

Grüße von Stephan 


Beitrag von „HPL“ vom 2. Januar 2007 um 16:57

ist ja schaltbar....

Peter

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Januar 2007 um 22:52

Hallo zusammen,

nach einiger Recherche, habe ich einen passenden Dicken zur Probefahrt gefunden. Ich danke dem Autohaus Wiest in Darmstadt für die Möglichkeit, einen GP Touareg mit Luftfederung und adaptivem Wankausgleich probe fahren zu dürfen, obwohl von Anfang an klar war, dass ich den Neuen schon wo anders bestellt habe  .

Und was soll ich sagen, dieses neue Luftfahrwerk ist absolut zu empfehlen: der Wagen fährt sprichwörtlich wie auf Schienen und der Komfort im direkten Vergleich kaum schlechter. Allerdings trägt zu dem Fahrverhalten auch die Servotronic positiv bei, diese kannte ich so auch noch nicht.

Wie auf den Bildern zu sehen, bleibt die Variabilität bzgl. Automatik-, Komfort- und Offroadeinstellung voll erhalten. Die Spreizung ist nur stärker ausgeprägt. Mein Dicker bleibt die ganze Zeit im normalen Modus zum Vergleich.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „Berliner“ vom 8. Januar 2007 um 10:11

Hallo Stephan,

genau dies sind die Sachen die dieses Forum auszeichnen. Nachgefragt, Erfahrung gesammelt, Bilder gemacht, und dann alles ins Netz gestellt für die "hungrigen" Kollegen der Touareg-Freunde.

Freue mich sehr über Deinen Bericht. Habe auch den Wankausgleich bestellt, und erfreue mich natürlich über poitive Infos.

Die Zeit des Wartens wird immer, immer schwerer. Muß noch bis KW9-10 warten 

Claus

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 8. Januar 2007 um 19:21

Hallo Stephan,

da kann ich Claus nur zustimmen: Danke für Deine Recherche und den Bericht.

Habe auch das Luftfahrwerk mit Wankausgleich bestellt  , ohne es Probefahren zu können.

Übrigens ist ein weiterer Vorteil, dass im T dann verstärkte Stabilisatoren verbaut werden. Es ist also nicht nur einfach eine größere Spreizung der einzelnen Stufen, sondern halt auch "Hardware"-mäßig wird anderes verbaut.

Grüße
Michael

P.S.: Und dann auch noch Bilder mit meinen zukünftigen Felgen.Sieht gut aus  

Beitrag von „Waldviertel Jo“ vom 10. Januar 2007 um 11:05

Für meinen Neuen (Lieferung März) habe ich die "normale" Luftfederung, also ohne Wankausgleich bestellt, da ich zu grosse Komforteinbussen befürchtet habe und auch relativ viel im Gelände unterwegs bin. Das ist der Nachteil, wenn man bei Neuauflagen von Modellen nicht Probefahren kann und eben so ungeduldig ist nicht abzuwarten, bis man alles selbst ausprobieren darf!

Ist die Luftfederung in dem 2007er eigentlich ident mit der Bisherigen, oder ist sie auch überarbeitet, bzw. neu konstruiert?

Grüsse

Jo

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. Januar 2007 um 13:23

[Zitat von Waldviertel Jo](#)

Für meinen Neuen (Lieferung März) habe ich die "normale" Luftfederung, also ohne Wankausgleich bestellt, da ich zu grosse Komforteinbussen befürchtet habe und auch relativ viel im Gelände unterwegs bin. Das ist der Nachteil, wenn man bei Neuauflagen von Modellen nicht Probefahren kann und eben so ungeduldig ist nicht abzuwarten, bis man alles selbst ausprobieren darf!

Ist die Luftfederung in dem 2007er eigentlich ident mit der Bisherigen, oder ist sie auch überarbeitet, bzw. neu konstruiert?

Grüsse

Jo

Hallo Jo,

die sollte gleich geblieben sein. Ausserdem noch ein kleiner Trost, im Gelände hat der Dicke mit Wankausgleich etwas weniger Verschränkung, so war deine Entscheidung schon richtig.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „acul“ vom 7. Februar 2007 um 20:26

Hallo,

jetzt habe ich meinen Neuen fast eine Woche und muß mal meine subjektive erste Beurteilung im Vergleich des Fahrwerks abgeben:

Alt R5 TDI, Luftfahrwerk

Neu V6 TDI, Luftfahrwerk mit adaptivem Wankausgleich

Positiv:

die Strassenlage ist wesentlich besser geworden, wie bereits "Sittingbull" berichtete, er fährt sich wirklich wie auf Schienen, egal in welchem Level oder in welcher Dämpfereinstellung. Das oftmals "schwammige" Fahrverhalten des "Alten" besonders Auf "Comfort" gibt es nicht mehr. Die Lenkung ist leichtgängiger, gibt aber trotzdem wesentlich besseres "Straßengefühl und Rückmeldung"

Negativ:

Der Comfort hat meiner Meinung doch etwas nachgelassen, besonders kurze Stöße und Unebenheiten werden deutlicher an den Innenraum weitergegeben als vorher.

Den Wankausgleich kann ich noch nicht richtig beurteilen, da ich aufgrund der nassen Straßen lieber noch recht vorsichtig unterwegs bin...

Schönen Abend noch

Ralf

Beitrag von „chris“ vom 19. Februar 2007 um 15:28

Hallo,

wir haben ihn nun 2 Wochen und die ersten 2000km sind schon auf der Uhr.

Als "Neuling" in Sachen Touareg kann man das Fahrwerk mit Wankausgleich nur bedingt empfehlen.

Ausgestattet ist er mit den E-Rock-Felgen und der Komfort in der Sport-Stellung ist schon mehr als nur sportlich - quasi nicht fahrbar.

Der Wankausgleich ist allerdings spitze. "Seekrank" wird wohl keiner werden.

Beitrag von „owolter“ vom 21. Februar 2007 um 09:01

[Zitat von chris](#)

...

Der Wankausgleich ist allerdings spitze. "Seekrank" wird wohl keiner werden.

ich frage mich, ob dann die beanstandungen wegen zu stark abgefahrener reifenflanken mit wankausgleich zunimmt 😞

Beitrag von „Blackhawk“ vom 21. Februar 2007 um 09:15

[Zitat von owolter](#)

ich frage mich, ob dann die beanstandungen wegen zu stark abgefahrener reifenflanken mit wankausgleich zunimmt 😞

Sicher 😄



Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Februar 2007 um 13:38

[Zitat von owolter](#)

ich frage mich, ob dann die beanstandungen wegen zu stark abgefahrener reifenflanken mit wankausgleich zunimmt 😞

Hallo zusammen,

physikalisch gesehen, sollte der Verschleiss wohl eher abnehmen 🤖 .

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „Xapathan“ vom 21. Februar 2007 um 15:49

[Zitat von owolter](#)

ich frage mich, ob dann die beanstandungen wegen zu stark abgefahrener reifenflanken mit wankausgleich zunimmt

Nein. Denn das war nicht die Ursache.

Beitrag von „mschulte“ vom 13. März 2007 um 11:29

Hallo Leute,

habe jetzt auch meinen neuen V6 mit Wankausgleich (vorher R5 mit Luftfederung).

Ich bin allerdings der Meinung, dass sich die Sporteinstellung verschlechtert hat. In Kurven neigt sich das Auto meiner Meinung nach mehr als vorher und ist insgesamt schwammig. Vielleicht liegt's auch an der Serienbereifung von Michelin 235/65 17 und an der neuen Servolenkung - beim R5 dachte ich ich hätte gar keine Servo nachdem ich den neuen V6 gefahren bin ???

Auch die Höhe habe ich gemessen - in der Sporteinstellung war der V6 genauso hoch wie der R5 - sollte doch auch tiefer sein - oder ?

Grüsse Michael

Beitrag von „elkam“ vom 14. März 2007 um 11:03

Zitat von mschulte

Ich bin allerdings der Meinung, dass sich die Sporteinstellung verschlechtert hat. In Kurven neigt sich das Auto meiner Meinung nach mehr als vorher und ist insgesamt schwammig. Vielleicht liegt es auch an der Serienbereifung von Michelin 235/65 17

Na das ist ja mal ne total konträre Meinung zu der von Sittingbull🙄 hab auch die Luftfederung mit Wankausgleich bestellt und das verunsichert mich jetzt schon.....
Dass das an den Reifen liegt kann ich mir kaum vorstellen.....

Ist der Eindruck immer noch so? Schwammig und stärkere Neigung trotz Sporteinstellung?? Das kann ich mir kaum vorstellen.

Wäre doch interessant wenn alle, die schon Gelegenheit hatten (ich leider nicht, mein Freundlicher hat nur einen ohne) das neue Luftfahrwerk mit Wankausgleich zu testen hier mal Ihre Meinung kundtun.

Gruss,
elkam

Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. März 2007 um 13:07

Hallo zusammen,

also ich bin immer noch sehr zufrieden, an meinem Eindruck hat sich nichts geändert👍👍👍

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „dirkti“ vom 14. März 2007 um 15:49

Hallo,

ich habe meinen T. mit Luftfederung und Wankausgleich nun 650km gefahren. Finde der ist überhaupt nicht schwammig. Bereifung:275/40 auf 20 Zoll.

Grüsse Dirk

Beitrag von „mschulte“ vom 14. März 2007 um 20:19

Hallo Leute,

habe jetzt extra nochmal in meiner Bestellung nachgeschaut - hab den Wankausgleich mitbestellt. Habe aber trotz Eurer Meinungen immer noch das Gefühl das sich die Straßenlage in Sporteinstellung gegenüber dem R5 verschlechtert hat.

Nun mal ganz konkret:

Wie erkenne ich am Auto ob der Wankausgleich wirklich verbaut ist ?

Welche Höhe misst Ihr bei Sporteinstellung - sagen wir mal am Hinterrad Boden bis Unterkante Kotflügel mittig und Vorderrad Boden bis Unterkante Kotflügel mittig.

Bei verbautem Wankausgleich soll das Auto doch auch tiefer liegen - oder ?

Vielleicht ist das Ding ja gar nicht eingebaut

Vielleicht war mein R5 ja auch ganz extrem - war damals einer der ersten - hatte auch keinen Berganfahrassistent etc. Vielleicht hatte VW ja auch was geändert an der Abstimmung. Der R5 fuhr jedenfalls tatsächlich wie auf Schienen.

Danke für Eure Mühe

Grüsse Michael

Beitrag von „moose“ vom 14. März 2007 um 23:30

Zitat von mschulte

Habe aber trotz Eurer Meinungen immer noch das Gefühl das sich die Straßenlage in Sporteinstellung gegenüber dem R5 verschlechtert hat.

(...)

Vielleicht war mein R5 ja auch ganz extrem - war damals einer der ersten - hatte auch keinen Berganfahrasistent etc. Vielleicht hatte VW ja auch was geändert an der Abstimmung. Der R5 fuhr jedenfalls tatsächlich wie auf Schienen.

Meiner auch - und das war ein ziemlich früher. So früh jedenfalls, dass ich seinerzeit die Automatik blind bestellt habe, weil keiner eine zum Probefahren beibringen konnte (das war so im Frühsommer 2003).

Der ist jedenfalls in der Sporteinstellung sehr stabil und schnell durch Kurvenstrecken gekommen. Verglichen mit meinem jetztigen (wieder Luftfederung ohne Wankdingsbums - macht für mich auch wenig Sinn, einen **Geländewagen** wie im Prospekt beschrieben wieder um 20mm **tiefer** zu legen) hat sich daran gottlob auch nichts geändert.

Übrigens könnte man beim Lesen des Facelift-Berichts in der Offroad 4/07 fast den Eindruck gewinnen, der Wankausgleich sei nicht eine Begleiterscheinung des Sportfahrwerks, sondern der Luftfederung an sich. Zwar hat der Autor da auch sonst noch einiges durcheinander gebracht, so dass die Hoffnung vermutlich trügt - aber so ganz abwegig ist die Idee nicht. Wenn man die Einstellung des ganzen Fahrwerks elektronisch vornehmen kann, und wenn für das ESP Neigungssensoren verbaut sind, so liegt die Vermutung nahe, dass die Technik zum gezielten Verhärten der äußeren Federbeine eigentlich sowieso schon an Bord sein müsste...

Beitrag von „mschulte“ vom 15. März 2007 um 10:49

Hallo,

habe jetzt auch mal im Handbuch nachgelsen. Da steht nichts vorn drin, daß das Sportfahrwerk 20mm tiefer wäre. Ganz im Geneteil steht da drin, daß sich der Wagen von den Höhen nicht unterscheiden würde, sondern daß sich lediglich die Absenkung auf der Autobahn schon früher einstellt. Genauen Wortlaut könnte ich ja mal scannen.

Grüsse Michael.

Ps: Würde jetzt trotzdem gern mal wissen, wie ich erkenne ob das Sportfahrwerk verbaut ist oder nicht. Werde mal auch meinen Freundlichen fragen

Beitrag von „elkam“ vom 15. März 2007 um 13:21

Fragen zum Wankausgleich:

gibt es einen Unterschied bei den Bedienungsamaturen zwischen Luftfederung und Luftfederung incl. Wankausgleich?

Ist der Wankausgleich in jeder Stellung aktiv (also auch Komfort)? Oder nur in der Sporteinstellung?

Nachdem ich ja von einem "Sportwagen" (BMW 530dA Touring mit Runflatreifen) komme, hab ich keine Angst, dass mir der Touareg auch in der Sporteinstellung nicht komfortabel genug wäre, ABER, wenn schon fast 3000 EURonen für das Ding fällig sind, wär's doch angebracht, dass man hier auch mit den Einstellungen entsprechend variabel ist, am Ende ist das doch nur SW, oder?

Hab gerade nochmal die aktuelle Preisliste vor mir und da steht wörtlich beim Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich: "Luftfederung **mit sportlicher Abstimmung, Karosserie ca. 20mm tiefer gelegt**, inkl. automatischer Niveauregelung und Höheneinstellung sowie kontinuierlicher, geschwindigkeitisabhäniger, elektronischer Dämpferregelung

Und das in **rot** ist der Unterschied zu dem was unter Luftfederung, die ca. 500 EURonen günstiger ist, steht.

Können da erfahrene "Wankausgleich"-Piloten mal erklärend unterstützen?

Danke u. Gruss,
elkam

Beitrag von „moose“ vom 15. März 2007 um 14:11

[Zitat von mschulte](#)

Da steht nichts vorn drin, daß das Sportfahrwerk 20mm tiefer wäre. Ganz im Gegenteil steht da drin, daß sich der Wagen von den Höhen nicht unterscheiden würde, sondern daß sich lediglich die Absenkung auf der Autobahn schon früher einstellt. Genauen Wortlaut könnte ich ja mal scannen.

Im Konfigurator steht auch heute noch (soeben nachgesehen) im Info-Punkt zur Sonderausstattung "Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich" folgende Beschreibung:

Zitat

Luftfederung mit sportlicher Abstimmung, **Karosserie ca. 20 mm tiefer gelegt**
Multifunktionsanzeige mit mehrfarbigem Display

Und genau sowas habe ich doch nicht bei einem Jeep an!

Beitrag von „Franks“ vom 15. März 2007 um 17:06

Soweit ich mich erinnern kann, wurde die LF schon immer damit beworben, dass sie die Seitenneigung verringert, indem die Dämpfer auf der kurvenäußeren Seite verhärtet werden. Wo genau nun der technische Unterschied zum Wankausgleich besteht, ist mir nicht so ganz klar...oder gibt es vielleicht gar keinen und ist es eher eine Marketing- Änderung...???

Gruß,

Frank

Beitrag von „Xapathan“ vom 15. März 2007 um 17:10

[Zitat von Franks](#)

...oder gibt es vielleicht gar keinen und ist es eher eine Marketing- Änderung...?

Da liegst Du vielleicht gar nicht so falsch, Frank...

Beitrag von „Tilo“ vom 15. März 2007 um 19:54

[Zitat von FrankS](#)

Soweit ich mich erinnern kann, wurde die LF schon immer damit beworben, dass sie die Seitenneigung verringert, indem die Dämpfer auf der kurvenäußeren Seite verhärtet werden. Wo genau nun der technische Unterschied zum Wankausgleich besteht, ist mir nicht so ganz klar...oder gibt es vielleicht gar keinen und ist es eher eine Marketing-Änderung...???

Gruß,

Frank

Doch es gibt schon einen Unterschied, bei Porsche Cayenne nennt sich der Wankausgleich **Porsche** Dynamic Chassis Control (PDCC). Bei einem Test wurde gezeigt wie der Facelift-Cayenne das Chasis gegen Querschleunigungen (0.65G) auf einer Huckelpiste stabilisierte. Der lag wie ein Brett, wogegen der Vorgänger reichlich schwankte. Ob man so etwas braucht ist wieder eine andere Frage... 😊

VG

Tilo

Beitrag von „elkam“ vom 15. März 2007 um 21:47

[Zitat von moose](#)

Und genau sowas habe ich doch nicht bei einem Jeep an!

Ist ja auch keiner! Ist ein Touareg! 😊

Gruss,

elkam

Beitrag von „elkam“ vom 19. März 2007 um 22:38

Zitat von elkam

Fragen zum Wankausgleich:

gibt es einen Unterschied bei den Bedienungsamaturen zwischen Luftfederung und Luftfederung incl. Wankausgleich?

Ist der Wankausgleich in jeder Stellung aktiv (also auch Komfort)? Oder nur in der Sporteinstellung?

weiss da wirklich keiner Bescheid?

gruss,
elkam

Beitrag von „Hans-Murphy“ vom 20. März 2007 um 10:30

Hallo Elkam,

hatte am Wochenende eine V6 TDI mit Luftfahrwerk mit Wankausgleich (von Autohaus Christl in München).

Als SUV-Neuling war ich begeistert. Ob der Wankausgleich eingebaut ist oder nicht ist von außen oder anhand der Armaturen nicht zu erkennen. Bei Kurvenfahrt bleibt der T. allerdings brettleben auf der Fahrbahn kleben (mit 275er Reifen).

Das Fahrzeug liegt damit generell 20mm tiefer als mit ohne Wankausgleich, auch bei extra-hoch, nur bei der tiefsten Stellung zum Be-/Entladen nicht. Diese 20mm tiefer sehen aber bei dem rel. hochbeinig daherkommenden T. deutlich besser aus.

--> Habe meinen mit Wankausgleich bestellt.

Viele Grüße

Hans

Beitrag von „Hagen“ vom 20. März 2007 um 13:39

[Zitat von Hans-Murphy](#)

... auch bei extra-hoch...

Hallo Hans,

das kann ich mir nicht vorstellen. Das würde ja die Geleändefähigkeit um einiges zurücksetzen. Im Extra-Level sollten eigentlich auch die 300mm erreicht werden.

Beitrag von „moose“ vom 20. März 2007 um 13:56

[Zitat von Hagen](#)

Hallo Hans,

das kann ich mir nicht vorstellen. Das würde ja die Geleändefähigkeit um einiges zurücksetzen. Im Extra-Level sollten eigentlich auch die 300mm erreicht werden.

...genauso wie die etwas niedrigere Offroad-Höhe; immerhin wird die nur durch eine relativ großzügige Geschwindigkeitsbegrenzung abgesichert. Wenn man bei den damit noch erlaubten 70km/h 20mm (fast 10%) niedriger daherkäme, könnte das auf einem Feldweg mit ausgeprägten Fahrspuren schon den entscheidenden Unterschied hin zu einem ordentlichen Unterbodenschaden ausmachen 😞

Beitrag von „agroetsch“ vom 20. März 2007 um 14:20

[Zitat von Xapathan](#)

Da liegst Du vielleicht gar nicht so falsch, Frank...

.. würde auch erklären warum die LF mit Wankausgleich soviel kostet wie die alte *ohne* 😊

Beitrag von „elkam“ vom 20. März 2007 um 23:37

Allzuviele "Wissende" zu diesem Thema scheint's ja nicht zu geben, evtl. weil das Feature ziemlich neu ist.

Wär doch mal interessant zu erfahren wieviele Forumsmitglieder den Wankausgleich tatsächlich haben und wie diese das bewerten....da gibt's doch evtl. die Möglichkeit so ne Frage zu kreieren wie dies z.B. zur Höchstgeschw. gibt.

gruss,
elkam

Beitrag von „Hans-Murphy“ vom 21. März 2007 um 09:52

Wenn ich das Handbuch richtig im Kopf habe, gelten die -20mm auch bei X-tra hoch.
M.a.W. die Geländetauglichkeit ist MIT Wankausgleich eingeschränkt.
Im Handbuch stehen ja alle Sonderausstattungen parallel mit alle Höhen exakt drinnen.
Viele Grüße
Hans

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 21. März 2007 um 20:36

Zitat

Wenn ich das Handbuch richtig im Kopf habe, gelten die -20mm auch bei X-tra hoch.
M.a.W. die Geländetauglichkeit ist MIT Wankausgleich eingeschränkt.
Im Handbuch stehen ja alle Sonderausstattungen parallel mit alle Höhen exakt drinnen.
Viele Grüße
Hans

Hallo,

sorry, aber das ist wirklich totaler Quatsch. Die Geländefähigkeit des T mit Luftfederung und Wankausgleich ist in keiner Weise eingeschränkt ! Bei der LF mit Wankausgleich werden sogar verstärkte Stabilisatoren verbaut. Die 20mm Absenkung der Karosserie ist lediglich eine zusätzliche, sportlichere Federungsrate und betrifft auch nur diesen Sport-Modus. Ansonsten sind die Höhen gleich.


Grüße
Michael

P.S.: T-29 (mit LF und Wankausgleich bestellt)

"Jetzt werden auch die Modelle mit Luftfederung um ein Sportfahrwerk - in diesem Fall mit Wankausgleich - ergänzt. Das sogenannte Fahrdynamikpaket mit Wankausgleich ergänzt dabei den bereits vorhandenen Modus „Sport“ der manuell und automatisch regulierbaren Luftfederung um eine härtere Federrate. Erreicht wird dieses Plus an Dynamik und Sicherheit unter anderem über verstärkte Stabilisatoren, die in Abhängigkeit von der Lenkradbewegung geregelten Dämpfer und eine modifizierte Luftfederung. Im Normalmodus der Federung bleibt der Fahrkomfort ebenso gut wie bei der Version ohne Sportfahrwerk"

Beitrag von „elkam“ vom 26. März 2007 um 23:54

wieviele Forumsmitglieder gibts denn jetzt die schon einen neuen T-Reg mit Wankausgleich fahren??

Da könnten die Moderatoren doch mal eine neue Umfrage aufmachen, oder?

Es sind ja doch ne beträchtliche Menge an T-Reg Eignern, die das Fahrzeug doch eher auf der Strasse bewegen (washabichdenndaebengesagt) wollen/werden /müssen.

gruss,elkam

Beitrag von „coala“ vom 30. März 2007 um 20:22

Die Geländefähigkeit leidet schon etwas eben wegen der verstärkten Stabilisatoren. "Verstärkt" bedeutet hier nicht besonders stabil für's Gelände dimensioniert, sondern "steif" im Sinne einer guten Strassentauglichkeit. Je stärker (steifer) die Stabi's ausgelegt sind, umso schlechter ist die Verschränkungsfähigkeit und damit verlieren die einzelnen Räder auch eher den Bodenkontakt auf unebenen Gelände.

Dagegen reduziert sich jedoch die Karosserieneigung durch eine steife Stabilisatorsauslegung in schnell gefahrenen Kurven, da die kurveninneren Räder besser an die kurvenäußeren Räder "angekoppelt" sind und damit sozusagen zur Karosserie mit angehoben werden, wenn die kurvenäußeren Räder einfedern, was eben wiederum die Aufbauneigung verringert. Dem Komfort auf auf sehr schlechten Strassen mit z.B. tieferen Löchern (Feldwege) ist dies jedoch absolut nicht zuträglich, da sich die Rollbewegungen des Aufbaus durch die harte Ankoppelung recht intensiv gestalten. Bei einem "normalen" PKW fällt das kaum auf, je höher man jedoch sitzt umso unangenehmer tritt dieser Effekt, bedingt durch die größeren Auslenkungen der Karosserie bei der erhöhten Sitzposition zu Tage.

Die optimale Lösung wäre hier - falls überhaupt Wert auf Geländetauglichkeit gelegt wird(?) - die entkoppelbaren Stabi's mitzubestellen (falls das bei dieser Ausführung geht, das habe ich jetzt nicht nachgesehen...)

Grüsse
coala

Beitrag von „Sittingbull“ vom 30. März 2007 um 22:08

Hallo zusammen,

da hat coala absolut Recht, es soll sich im Gelände aber kaum bemerkbar machen. Das dies auch anders geht, beweist Porsche beim neuen Cayenne mit dessen Fahrwerk. Da ist die Geländefähigkeit zusammen mit der Luftfederung (PASM) und dem Wankausgleich (PDCC) noch mal verbessert, dass allerdings zu einem mehr als doppelt so teuren Preis: € 6.176,- 🙄 .

Grüße von Stephan 🙄

Beitrag von „darkdiver“ vom 31. März 2007 um 09:27

Bevor ich das adaptive Luftfahrwerk genommen hatte, hatte ich ein langes Gespräch mit dem Fahrwerksentwickler von VW. Grund dafür waren einfach die vielen Offroad-Events die wir jedes Jahr veranstalten.

Die Aussage von PAT war ganz klar. Er verschränkt nicht mehr ganz so "extrem"!

Aber mal ehrlich ich offroade hier in Deutschland. Da muss ich schon auf ein Gelände gehen um meinem Hobby nachzugehen. Da darf es auch einmal passieren, dass ich nicht die besten Traktion habe. Damit komme ich ja in keine unkontrollierbare Situation. Dafür hat sich das Verhalten des Touareg auf Asphalt drastisch verbessert. Ich finde es ist eine sehr gelungene Symbiose.

Viele Grüße
Eric

Beitrag von „Sittingbull“ vom 10. April 2007 um 20:34

Hallo zusammen,

ich konnte heute beim Räderwechsel mal einen genauen Blick auf das Fahrwerk werfen, anbei die Bilder.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „elkam“ vom 22. April 2007 um 10:14

Konnte gestern eine Probefahrt mit einem V6TDI mit Luftfahrwerk u. Wankausgleich machen. Fazit: Spitze! Das Fahrverhalten im Sportmodus über die Landstrasse ist wirklich klasse! Und wenn ich's komfortabler will über hoppelige Strassen im Comformodus, super! Deutlich besser als das Serienfahrwerk.

Meine Freude auf den neuen wächst noch mehr  

gruss,

elkam

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 22. April 2007 um 20:45

Hallo Elkam,

ich fahre nun seit 750 km den V6 TDI mit Luft + Wankausgleich und kann nur bestätigen, dass dieses einfach ein deutliches Plus für den T bedeutet. Allerdings fahre ich gerne im comfort-Modus, der Sportmodus ist teilweise auf unebenen Straßen (davon gibt es in Norddeutschland einige 😊) etwas "hart". Für die Autobahn genau das richtige !

Grüße
Michael

Beitrag von „mike“ vom 22. April 2007 um 21:52

[Zitat von Ex-Audifahrer](#)

etwas "hart". Für die Autobahn genau das richtige !

Dann empfehle ich Dir als Teststrecke die noch nicht ausgebauten Streckenabschnitte auf der A8 zwischen Stuttgart und Karlsruhe. Da hat man - speziell auf der rechten Spur - den Eindruck, die wurde seit Eröffnung als Reichsautobahn nie ausgebessert. Wer Fahrwerk auf "Sport" stellt, sollte die Nummer seines Orthopäden im Speicher des Mobiltelefons ganz oben stehen haben... auf der Strecke bin ich froh, wenn ich auf "comfort" umstellen kann.

.

Beitrag von „elkam“ vom 22. April 2007 um 22:41

Ich komme vom BMW 530d Touring (E61) mit Runflat-Reifen.....kann nur sagen, selbst den Sport-Modus beim T-Reg kann man noch als komfortabel bezeichnen...find aber, dass er sich im Sportmodus ne ganze Ecke direkter anfühlt beim Kurven-räubern.:D

ABER: auf der beschriebenen A8 zw. KA und S würd ich mit Sicherheit auch den Komfortmodus wählen!

Ne Frage: Mein Freundlicher erzählte mir, dass der Wankausgleich über die Luftfederung gesteuert würde, wer weiss wie die jetzt genau arbeitet?

gruss,
elkam

Beitrag von „FrankS“ vom 23. April 2007 um 01:29

Zitat von elkam

..Ne Frage: Mein Freundlicher erzählte mir, dass der Wankausgleich über die Luftfederung gesteuert würde, wer weiss wie die jetzt genau arbeitet?..

Ja klar, wie denn sonst?

Also: Erstmal sollten wir kurz feststellen, was denn überhaupt Wanken ist: Durch die Trägheit der Masse legt sich ein Auto bei Kurvenfahrt immer etwas zum äußeren Rand der Kurve, je höher der Schwerpunkt eines Autos liegt, desto stärker wird dieser Effekt, da durch den größeren Hebelarm eine größere Kraft wirken kann.

Da ja in der Regel alle 4 Räder eines Autos auch bei Kurvenfahrt immer Bodenkontakt haben, muss also diese Wankbewegung innerhalb des Fahrwerks ausgeglichen werden, die kurveninneren Räder federn aus, die kurvenäußeren Räder federn ein.

Nun kann die Luftfederung sowohl die Kennlinie der Federn verändern (Federn werden härter) als auch das Niveau regeln (Karosserie wird hoch gepumpt) und so einem einfedern auf der kurvenäußeren Seite aktiv entgegenwirken. Damit legt sich das Auto weniger stark in die Kurve, das Wanken wird reduziert/verhindert.

Gruß,

Frank

Beitrag von „elkam“ vom 23. April 2007 um 09:54

Danke Frank!

Gilt das dann auch für's Bremsnicken? Darauf hab ich bei der Probefahrt nicht geachtet, bzw. keine starke Bremsung vorgenommen.

Gruss,
elkam

Beitrag von „Franks“ vom 23. April 2007 um 13:27

Ja, das Vermindern des Nickens beim Bremsen und Beschleunigen wurde immer schon als eine Eigenschaft der Luftfederung beworben, mit Wankausgleich oder ohne. Halte mal die Maus über das Wort --> Luftfederung <-- , da kannst du es auch nachlesen.

Gruß,
Frank

Beitrag von „Porto“ vom 23. April 2007 um 14:18

Luftfeder mit Wankausgleich im Gelände

Hat jemand schon mal dieses Fahrwerk im richtig unebenen Gelände getestet?

Wie ist es mit Verschränkung, Gripp und Bodenfreiheit?

Beitrag von „elkam“ vom 23. April 2007 um 14:23

Wo liegt dann jetzt der Unterschied zu früher (Luftfederung ohne Wankausgleich)? Geht das evtl. über SW die evtl. zusätzliche Info's neuer oder zusätzlicher Sensoren (Lenk-winkel, Geschwindigkeit) nutzt um die Seitenneigung in Kurven vorauszuberechnen und zu minimieren?

Wenn das früher bei der normalen Luftfederung beim Bremsen u. Beschleunigen schon funktioniert hat, warum hat dann diese Technik damals nicht auch schon das Wanken unterdrückt? Bzw. was wurde jetzt geändert um das Wanken noch mehr zu unterdrücken?

Gruss,
elkam

Beitrag von „veah1122“ vom 11. Mai 2007 um 20:06

Also ich bin mit dem "Luftsportfahrwerk mit Wankausgleich" bis jetzt sehr zufrieden.

Laut Handbuch soll die Bodenfreiheit im Komfortmodus identisch mit der normalen Luftfederung sein.

Am liebsten fahre ich im Automatikmodus. Der Modus passt perfekt. Auch der Komfortmodus ist noch gut zu fahren (nicht so schaukelig).

Offroad ist die Verschränkung wirklich etwas schlechter. Aber da ist die Dicke ja ohnehin nicht so stark. Im Vergleich mit dem Range Rover jedenfalls.

Aber ich glaube nicht, daß dies zum Problem werden wird....

Interessanterweise hat der T. mit dem V8 in einem Test gegen den neuen X5 auf der Rundstrecke mit diesem Fahrwerk sehr gut ausgesehen. Auf der Rundstrecke war der X5 nur 0,3sec. schneller. Und das dürfte eher an dessen 4,8L V8 (gegen 4,2L) als am Fahrwerk gelegen haben.

Insgesamt hat der T. den Test gewonnen, weil er nicht nur onRoad sehr gut lief, sondern im Gelände dann eindeutig der bessere war... 🤖

Im Sportmodus wird die Dicke jetzt richtig straff. Aber das macht wirklich nur für Hochgeschwindigkeitsfahrten Sinn. Insgesamt ist das Schluckvermögen wirklich gut. Im Automatikmodus bügelt das Ding Dellen weg, die mir der eigentlich weichere Jeep GC immer deutlich mitgeteilt hat.

Ich würde das Luftsportfahrwerk immer wieder nehmen. Das einzige Ausstattungsdetail was noch über ihm steht, ist das Dynaudio. Das würde ich auf gar keinen Fall wieder hergeben... 🤖🤖

Beitrag von „elkam“ vom 12. Mai 2007 um 18:30

Schöner Bericht! Welcher Test war denn das? Bisher hab ich noch keinen Test gefunden, in dem der Dicke mit Wankausgleich angetreten ist.

Insbesondere gegen den neuen X5 gleich auf zu liegen ist ne wirkliche Leistung! Ist der X5 dort mit Serienfahrwerk angetreten?

Hatte letztes Wochenende auch die Gelegenheit den Dicken mit dem Luftfahrwerk + Wankausgleich zu fahren....hatte ihn zuvor einmal mit den Serienfahrwerk gefahren. Da liegen WELTEN dazwischen was die Fahrdynamik und was den Fahrkomfort auf der Strasse betrifft. Und da bin ich hauptsächlich.

Freu mich schon, nächsten Freitag soll ausgeliefert werden👍👍👍

Gruss,
Martin

Beitrag von „Hans-Murphy“ vom 31. Mai 2007 um 11:45

Bodenfreiheit bei Luftfahrwerk:

Habe mal das Handbuch an den PC geholt (alles ca. Angaben).

- normale Luftfederung mit Dämpfungsregelung (weich - mittel - straff)

.... - Lade-Level (feststehendes und tiefstes Niveau) : **160mm** Bodenfreiheit

.... - Straßen-Level (geschw.-abh. Regelung) : **220mm**, ab 140km/h **195mm**, ab 190km/h
185mm Bodenfreiheit

.... - Offroad-Level : **240mm** Bodenfreiheit

.... - X'tra-Level ((feststehendes und höchstes Niveau) : **300mm** Bodenfreiheit

- Luftfedersportfahrwerk (= mit Wankausgleich) mit Dämpfungsregelung. Hier beeinflusst die Dämpfungsregelung zusätzl. auch das Niveau des TReg.

- "Komfort" = Bodenfreiheit wie oben ohne Wankausgleich

- "Auto"

.... - Lade-Level (feststehendes und tiefstes Niveau) : **160mm** Bodenfreiheit

.... - Straßen-Level (geschw.-abh. Regelung) : **200mm**, ab 140km/h **190mm**, ab 190km/h
185mm Bodenfreiheit

.... - Offroad-Level : **220mm** Bodenfreiheit

.... - X'tra-Level ((feststehendes und höchstes Niveau) : **280mm** Bodenfreiheit

- "Sport" = Bodenfreiheit wie bei "Auto".

Vielleicht klärt dies einiges.

Abgesehen davon finde ich die Luftfederung MIT Wankausgleich absolut Spitze (Obwohl mir der Vergleich fehlt, habe im TReg bisher nix anderes erfahren). Ferner liegt er im Auto-Mode 20mm tiefer auf der Straße was eindeutig der Optik zugute kommt.

Viele Grüße

Hans

Beitrag von „veah1122“ vom 31. Mai 2007 um 13:22

[Zitat von elkam](#)

Schöner Bericht! Welcher Test war denn das? Bisher hab ich noch keinen Test gefunden, in dem der Dicke mit Wankausgleich angetreten ist.

Insbesondere gegen den neuen X5 gleich auf zu liegen ist ne wirkliche Leistung! Ist der X5 dort mit Serienfahrwerk angetreten?

Hatte letztes Wochenende auch die Gelegenheit den Dicken mit dem Luftfahrwerk + Wankausgleich zu fahren....hatte ihn zuvor einmal mit den Serienfahrwerk gefahren. Da liegen WELTEN dazwischen was die Fahrdynamik und was den Fahrkomfort auf der Strasse betrifft. Und da bin ich hauptsächlich.

Freu mich schon, nächsten Freitag soll ausgeliefert werden 🙌🙌

Gruss,
Martin

Alles anzeigen

Habe ich glatt vergessen zu antworten. Der war entweder in der 4x4 oder der Offroad. Also schon in der Fachpresse... 😄 So - in der Offroad war er: <http://www.off-road.de/home>

Beitrag von „Porto“ vom 1. Juni 2007 um 22:45

Wankausgleich vermindert also die Offroadfähigkeit, schlechtere Verschränkung und geringere Bodenfreiheit.

Damit bewegt sich der Touareg mehr zum SUV und etwas weiter weg vom Geländewagen.

Schade. Von den Edle-SUVs haben wir doch schon genug auf der **Straße**.

Beitrag von „veah1122“ vom 4. Juni 2007 um 10:41

Die Verschränkung ist schlechter, aber nicht die Bodenfreiheit (im Komfortmodus). Wirklich ernst meinen es mit der Geländefähigkeit des Luft-Fahrwerkes ohnehin nur der Disco und der Range. Das künstliche Nachbilden der Starachsen ist einfach genial. Ich habe das mit einem RR Sport mal getestet. (der hat aber eine recht geringe Bodenfreiheit). Ein kleinerer Straßengraben schräg angefahren lies in jeder Situation alle Räder am Boden - unglaubliches Bild. Beim Jeep GC und beim Touareg klappte das nicht. Am größten war der Abstand zwischen Rad und Erde nach meinem Eindruck bei meinem Touareg. Letztlich war der Graben aber für keinen der 3 ein Problem.