

Verschiedene Fahrwerke

Beitrag von „Sittingbull“ vom 27. März 2007 um 12:11

Hallo zusammen,

für die bessere Übersicht und damit man bei Fragen sich direkt ein einzelne User wenden kann, hier die Umfrage zu den verschiedenen Fahrwerken beim T. Nachträgliche Veränderungen, wie auch Spurverbreiterung und entkoppelbare Stabis sind bei beiden Fahrwerken möglich, daher sind Mehrfach-Antworten möglich, achtet bitte bei eurer Stimmabgabe darauf.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „elkam“ vom 24. April 2007 um 16:32

Genau mein Thema.

Wer hat jetzt genaue Info's wie der neue Wankausgleich funktioniert?

Da gibt's ja schon einen anderen Thread unter Technik aber eine zufriedenstellende Antwort hab ich leider noch nicht gesehen.

Z.B. wurde/wird der konventionellen Luftfederung schon unterstellt, dass sie das nicken beim Bremsen/Beschleunigen unterdrückt. Wie macht sie das (Sensoren)? und warum hat das nicht auch schon für den Wankausgleich funktioniert?

Weiss das jemand? Mich interessiert's halt.

Gruss,
Martin

Beitrag von „Bobu“ vom 24. April 2007 um 19:28

 [Zitat von elkam](#)

Genau mein Thema.

Wer hat jetzt genaue Info's wie der neue Wankausgleich funktioniert?

Da gibt's ja schon einen anderen Thread unter Technik aber eine zufriedenstellende Antwort hab ich leider noch nicht gesehen.

Z.B. wurde/wird der konventionellen Luftfederung schon unterstellt, dass sie das nicken beim Bremsen/Beschleunigen unterdrückt. Wie macht sie das (Sensoren)? und warum hat das nicht auch schon für den Wankausgleich funktioniert?

Weiss das jemand? Mich interessiert's halt.

Gruss,
Martin

Alles anzeigen

Hallo Martin,

bei der konventionellen Luftfederung im Touareg findet in Abhängigkeit von der Fahrsituation (Nicken, Wanken etc.) nur eine Verstellung der Dämpferventile statt. D.h. auf diese Weise kann die Wank- und Nickbewegung etwas verzögert aber nicht verhindert werden. Eine Reduzierung der Wank- oder Nickbewegung über eine Änderung der Luftmenge in den Federbälgen geht nicht, da diese Änderung viel zu langsam erfolgen würde und die entsprechende Fahrsituation dann schon vorbei wäre.

Beim Porsch Cayenne (und BMW soweit ich weiß), erfolgt die Wankreduzierung über eine aktive Verstellung der Stabis. D.h. über einen Elektro- bzw. Elektrohydraulikmotor werden bei Kurvenfahrt die Stabilisatoren aktiv entgegen der Wankbewegung des Fahrzeugs verdreht und damit das Wanken verhindert (bzw. reduziert, je nach Auslegungsphilosophie).

Zum neuen Luftfedersystem im Touareg kann ich nichts sagen. Aber vielleicht kann da ja jemand anderes ergänzen.

Gruß

Boris

Beitrag von „T4-Fahrer“ vom 10. August 2007 um 19:08




So, Heute habe ich auch abstimmen können.

Habe Heute meinen T mit Luftfahrwerk und Wakausgleich bestellt. 😄

Bin mal gespannt ob das Fahrwerk hält was das Forum "verspricht" 🤖

Ab sofort ist warten angesagt.

Beitrag von „Lion Star“ vom 20. Januar 2008 um 20:48

Hallo hätte da mal 1 Frage ,gibt es ein Problem beim Einbau von Spurverbreiterungen  


Beitrag von „dreyer-bande“ vom 21. Januar 2008 um 18:27

Hallo,
in der Waschanlage könnte es eng werden.
Durch den alten Elbtunnel passt der Dicke eh nicht durch.







Gruß

Beitrag von „khclp“ vom 21. Januar 2008 um 18:45

[Zitat von dreyer-bande](#)

Hallo,
in der Waschanlage könnte es eng werden.
Durch den alten Elbtunnel passt der Dicke eh nicht durch.

Gruß

[OT]aua das tat weh   nach dem ich mit lachen fertig war     [/OT]
Gruß
Kurt



Beitrag von „Hannes H.“ vom 12. Februar 2013 um 07:06

Wie erkennt man eigentlich beim Touareg ob die Wankstabilisierung mit an Bord ist? Gibt es da ein Ausstattungskürzel, oder haben alle Touaregs die die Verstellung mit Sport, Auto und Komfort haben die Wankstabilisierung?

MfG

Hannes

Beitrag von „SOA“ vom 12. Februar 2013 um 07:18

Die Luftfederung hat immer eine Wankdämpfung, durch Straffen der Stoßdämpfer, integriert. Bei der Sportluftfederung ist diese noch einmal schärfer parametrieret, so dass eine größere Wankdämpfung stattfindet.

Eine echte Wankstabilisierung mit aktiven Stellern gibt es z.Zt. im Touareg nicht.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 12. Februar 2013 um 07:55

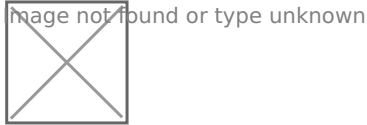
[Zitat von SOA](#)

Die Luftfederung hat immer eine Wankdämpfung, durch Straffen der Stoßdämpfer, integriert. Bei der Sportluftfederung ist diese noch einmal schärfer parametrieret, so

dass eine größere Wankdämpfung stattfindet.

Eine echte Wankstabilisierung mit aktiven Stellern gibt es z.Zt. im Touareg nicht.

Laut Prospekt war folgendes zu bestellen:



Auch wurde von VW dafür Werbung gemacht, dass man das System ab dem Facelift aktiv als Verbesserung des Fahrverhaltens eingeführt hätte.

MfG

Hannes

Beitrag von „Hannes H.“ vom 12. Februar 2013 um 08:25

So nun das ganze mit Anhang

Beitrag von „coala“ vom 12. Februar 2013 um 08:38

Servus Hannes,

bitte tippe die paar Zeilen aus dem VW-Prospekt einfach für uns ab. Scans vom Original und Material ohne Quellenangabe müssen wir hier leider entfernen, denn das ist rechtlich eine heikle Sache.

Danke und Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 12. Februar 2013 um 11:01

Ok, sorry, dachte mir dieser kurze Auszug wäre kein Problem, aber kurz eine Zusammenfassung des Extras:

Fahrdynamikpaket mit adaptiven Wankausgleich

Luftfederung mit sportlicher Abstimmung, Karosserie ca. 20mm tiefer gelegt, inkl. automatischer Niveauregelung und Höheneinstellung sowie kontinuierlicher, geschwindigkeitsabhängiger, elektronischer Dämpfung

MfG

Hannes

Beitrag von „Panman47“ vom 12. Februar 2013 um 18:24

Hallo Freunde,
ab wann gab es den adapt. Wankausgleich und wie sieht man den Unterschied?

mfG

Heinz

Beitrag von „SOA“ vom 14. Februar 2013 um 19:12

Hallo Hannes,

das eine schließt doch das andere nicht aus. Auch die normale LuFe hat einen Wankregler, dieser ist aber eben sehr moderat parametrierter, so dass sich bei dem Fahrdynamikpaket größeres Potential bietet und das wird auch im Prospekt ausgewiesen.

Und... Hab Vertrauen, ich weiß wovon ich schreibe ;-).

[Heinz](#),

ich kann mich nicht genau erinnern, aber das Fahrdynamikpaket (so die offizielle Bezeichnung) gab es ziemlich von Anfang an (glaube ich, bin hier nicht so ganz sicher).

Den Unterschied sieht man an der Standhöhe und man merkt ihn an der strafferen Abstimmung.

Einen Trick kann ich Euch verraten:

- Wechsel von Normal auf Sport und das Fahrwerk senkt ab: Normalfahrwerk
- Wechsel von Normal auf Sport und das Auto bleibt tief: Fahrdynamikpaket oder
- Wechsel von Normal auf Komfort und keine Niveauänderung: Normalfahrwerk
- Wechsel von Normal auf Komfort und das Auto hebt an: Fahrdynamikpaket

bzw.:

Komfort: immer Normalstellung

Normal: Standardfahrwerk Normalhöhe, Fahrdynamikpaket 20 mm tiefer

Sport: immer 20 mm tiefer

Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. Februar 2013 um 06:28

Wird eigentlich bei den verschiedenen Einstellungen auch etwas an der Stoßdämpferkennlinie verändert, oder läuft das ganze "nur" über die reine Luftfederung?

@SOA: Danke für die Info. Mit Normal meinst du wahrscheinlich die Auto-Stellung, oder hat sich da etwas mit dem Facelift verändert?

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 15. Februar 2013 um 12:03

[Zitat von Hannes H.](#)

Wird eigentlich bei den verschiedenen Einstellungen auch etwas an der Stoßdämpferkennlinie verändert, oder läuft das ganze "nur" über die reine Luftfederung? [...]

Servus,

die Einstellungen führen jeweils zu einer strafferen Dämpfung. Von "Comfort" zu "Sport" wird es immer etwas härter. Die Luftfederung hat mit der Dämpfung direkt nichts zu tun, die sorgt für das Fahrzeugniveau. Allen drei Einstellungen ist übrigens gemein, dass in einer Notfallsituation,

d.h. bei hoher Quer- oder Längsbeschleunigung/Verzögerung, die Dämpfungsraten unabhängig von der Voreinstellung augenblicklich und vorübergehend in Richtung hart angepasst wird. Hier gilt dann (kurzfristig) "Sicherheit vor Fahrkomfort".

Grüße
Robert

Beitrag von „SOA“ vom 15. Februar 2013 um 15:22

Hallo Hannes,

ja, mit Normal meinte ich die "Auto"-Stellung.

Mit der Dämpfung kann man sich das ungefähr so vorstellen:

Die Dämpfungsraten werden in Zug- und Druckrichtung permanent fahrbahn- und fahrmanöverabhängig geregelt. Dabei gibt es eine Grundlinie für das Dämpfungsniveau und abhängig von dieser Grundlinie werden höhere oder niedrigere Raten geregelt. Wenn ich die Stellung Comfort/Auto/Sport verändere, wähle ich eine andere Grundlinie, bei Comfort mit niedrigerer und bei Sport mit höherer durchschnittlicher Dämpfungskraft.

Unabhängig davon kann der Regler zu jedem Zeitpunkt die komplette Spanne der Dämpferverstellung nutzen. Wenn ich z.B. in eine kritische Fahrsituation mit schnellen Lenkmanövern komme, wird unabhängig von der Vorwahl immer die passende, sehr hohe Dämpfung eingestellt.

Zusätzlich wird dann noch die Standhöhe der Luftfederung gewählt und über die Kontur des Abrollkolbens ergeben sich dabei leicht unterschiedliche Federraten. Wenn das Auto tiefer steht etwas straffer (Sport) und höher entsprechend komfortabler.

Beitrag von „Milan“ vom 15. Februar 2013 um 15:33

Ich muss ja Gestehen das ich am Liebsten in Komfortstellung fahre. Wenn Offroadmodus dann in Auto.

wie fahrt ihr ??

Milan

Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. Februar 2013 um 22:41

Zitat von Milan

Ich muss ja Gestehen das ich am Liebsten in Komfortstellung fahre. Wenn Offroadmodus dann in Auto.
wie fahrt ihr ??

Milan

Ich fahre auf der Autobahn im Sportmodus, auf der Landstraße und Offroad im Auto-Modus, den Komfortmodus gebe ich nur bei extra schlechten Straßen rein.

MfG

Hannes

Beitrag von „Eifel“ vom 27. April 2013 um 21:17

Hallo,

ich fahre auf Autobahnen und Landstraßen überwiegend im Sportmodus. Spart vielleicht auch minimal Diesel wenn die Schrankwand, die sich dem Wind entgegenstellt eben 2 cm tiefer ist. Wird die Straße schlecht, so schalte ich auf Automodus um und man merkt dann von den Schlaglöchern kaum was.

In der Stadt fahre ich meist Automodus weil der Dicke sich ja dann etwas höher einstellt und wenn höher gefällt er mir optisch einfach viel besser. Die Luftfederung stelle ich dann auch schon mal auf Offroad.

Gruß Günter

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 28. April 2013 um 09:06

[Günter](#),

auch für meinen Fall darf es eine ganz kleine Spur „prollig“ 😞 sein.

Das wird, zumindest in der Anfangszeit, auch bei mir auf das Gleiche hinauslaufen.

Vor Allem sieht es sicher scharf aus, nach der Autobahnfahrt, an der nächsten Ampel das Fahrzeug anzuheben.

Die irritierten Gesichter beim Wechsel (Stop and Go) vom Belademodus in den X'tra-Level. So lässt sich dann auch der Verkehr überblicken ;-p

Als Kind der 80er war ich schon damals mehr Knight Rider als Baywatch 🤖

LG

Flo

Beitrag von „curio“ vom 4. Dezember 2014 um 09:35

[Zitat von Eifel](#)

Hallo,

ich fahre auf Autobahnen und Landstraßen überwiegend im Sportmodus. Spart vielleicht auch minimal Diesel wenn die Schrankwand, die sich dem Wind entgegenstellt eben 2 cm tiefer ist. Wird die Straße schlecht, so schalte ich auf Automodus um und man merkt dann von den Schlaglöchern kaum was.

In der Stadt fahre ich meist Automodus weil der Dicke sich ja dann etwas höher einstellt und wenn höher gefällt er mir optisch einfach viel besser. Die Luftfederung stelle ich dann auch schon mal auf Offroad.

Gruß Günter

...auf der Autobahn legt sich der T ohnehin Geschwindigkeitsabhängig tiefer, ich glaube sogar in 2 Stufen bei 120 und 160 km/h?!, quasi eine Automatik-Sport Schaltung:)

Happy Day

Achim

Beitrag von „Janni“ vom 24. März 2015 um 13:22

Moin,
woran erkennt man, ob man Luftfederung *mit adaptivem Wankausgleich* hat?

Beitrag von „Wolf - V 8 -“ vom 24. März 2015 um 16:45

[Zitat von Janni](#)

Moin,
woran erkennt man, ob man Luftfederung *mit adaptivem Wankausgleich* hat?

Bei mir an meiner Bestellung, das Fahrzeug wurde teurer 😊

Spass beiseite:

bei schnellen Kurvenfahrten und bei starkem Abbremsen:
die Seitenneigung in schnellgefahrenen Kurven ist beinahe nicht mehr spürbar (Nachtrag: ich war mit Tachonadel im Anschlag unterwegs.)

bzw. der Wagen geht nicht mehr nach vorn in die Knie, wenn du scharf abbremsst.

So mein Empfinden.

Beitrag von „juma“ vom 24. März 2015 um 17:52

Servus,

[Zitat von Janni](#)

Moin,
woran erkennt man, ob man Luftfederung *mit adaptivem Wankausgleich* hat?

am Aufkleber neben der Ersatzradschale unter dem Ladeboden im Kofferraum 🤖

Die Buchstabenkombination "PSM" steht hier für das "Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich" 🤖

Beitrag von „Janni“ vom 24. März 2015 um 20:21

Danke Uli, das ist doch mal eine Aussage die weiter hilft!dann erspar ich mir heute noch die vom Wolf beschriebene Testfahrt zu starten 😊

Beitrag von „Immer Unterwegs“ vom 11. November 2015 um 13:06

Noch eine Verständnisfrage:

Gibt es beim T1 FL mehrere Arten Luftfahrwerk? In den Verkaufsanzeigen lese ich oft zwar als Extra "Luftfahrwerk", an anderer Stelle aber z.B. noch die Bezeichnung "Sportfahrwerk". Gibt es also beim Lfw auch verschiedene Ausstattungen oder kann ich bei jedem Lfw alle verschiedenen Fahrwerksstufen per Knopf wählen?

Gruß
Walter

Beitrag von „coala“ vom 12. November 2015 um 10:38

[Zitat von Immer Unterwegs](#)

[...] Gibt es beim T1 FL mehrere Arten Luftfahrwerk? [...]

Servus Walter,

sowohl beim 7L als auch beim Nachfolgertyp 7P gibt es zwei Versionen. Einmal die "normale" LuFe und dann die nochmals aufpreispflichtige Variante a la "Fahrdynamikpaket mit adaptivem Wankausgleich". Der 7L liegt damit zusätzlich 20 mm tiefer, beim 7P sind es 25 mm. Stellst du das Stellrädchen für die Dämpfereinstellung auf "Comfort" entspricht die Fahrzeugstandhöhe jener der normalen LuFe. Die restlichen Niveaus (Offroad und Xtra-Level) sind bei beiden

Varianten verfügbar, wobei im Xtra-Level glaube ich 5 mm fehlen, aber das ist a.) komplett vernachlässigbar und b.) könnte es sich auch um eine "Inkonsistenz" im Datenblatt handeln; das wäre nicht das erste Mal 😞

Grüße
Robert

Beitrag von „Immer Unterwegs“ vom 12. November 2015 um 11:46

Hallo Robert,

vielen Dank für die Erklärung. Jetzt bin ich schlauer und kann auch die Gebrauchtwagenanzeigen besser bewerten. Wenn ich das also richtig interpretiere dann habe ich keine Einschränkungen (z.B. beim offroaden oder bei der Räderwahl) falls das Fahrdynamikpaket verbaut ist?

Gruß
Walter

Beitrag von „coala“ vom 12. November 2015 um 12:09

Servus Walter,

die Felgen- und Reifengrößen werden hiervon nicht berührt. Bei den Geländeeigenschaften muss man differenzieren. Bis zu einem bestimmten Modelljahr (das war noch vor der Modellpflege "GP" irgendwann gegen Ende 2006) konnte man - nur bei der normalen LuFe - noch entkoppelbare Stabis an VA und HA für mehr Verschränkung im Gelände bestellen. Das hat schon spürbar was ausgemacht. Frage halt, ob du das wirklich brauchst?

Auch waren beim 7L die Stabis beim Fahrdynamikpaket noch etwas steifer ausgelegt, was die Verschränkung halt etwas mindert. Da sollte man aber auch bedenken, dass dies z.B. beim 7P als V8 TDI ebenfalls der Fall ist und ich live noch keine großartigen Unterschiede feststellen konnte. Außer onroad, der V8 TDI fährt sich da besser. Der Touareg hängt offroad eh oft mit zwei Rädern in der Luft - ob mit oder ohne Sportfahrwerk 😞 Dennoch kommt er überall erstaunlich gut durch, die Geländeeigenschaften sind für ein Fahrzeug dieser Gattung überdurchschnittlich.

Ich würde heute dem Fahrdynamikpaket den Vorzug geben, die Vorteile auf der Straße überwiegen einfach deutlich. Leider geht das beim 7P aber nicht mehr so einfach, denn die Kombi "Terrain Tech" (Getriebeuntersetzung, geregelte Längssperre und Differenzialsperre an der HA) ist nicht in der Kombi bestellbar.

Grüße
Robert

Beitrag von „Immer Unterwegs“ vom 12. November 2015 um 13:31

Danke Robert für die ausführliche Erklärung. Vorrangig soll mein zukünftiger 7L Facelift nur als Straßenfahrzeug inkl. gelegentlichem 3,5to Anhängerbetrieb auch auf teilweise losem Untergrund betrieben werden. Ein weiterer Einsatz z.B. als Offroad-Reisefahrzeug ist momentan nicht geplant, da fehlt mir inzwischen die Zeit. Alles in allem werde ich dann Luftfederung auf jeden Fall bevorzugen, falls möglich auch mit Diffsperr HA und Fahrdynamikpaket.

Nochmals Besten Dank! 🙏

Gruß
Walter

Beitrag von „touriwohni“ vom 21. November 2015 um 20:54

Hallo zusammen

Ich habe einen Touareg Modelljahr 2015 mit dem Luftfahrwerk mit adaptivem Wankausgleich. In den Kurven ist er wirklich top, aber ansonsten ist er mir auch im Komfortmodus zu straff. Ich merke auch keinen wirklichen Unterschied zwischen Sport-, Normal- und Komfortmodus. Zu straff ist er mir in allen Stufen.

Weiss jemand von Euch, ob man ihn umbauen lassen kann, so dass er dann das normale, weichere Luftfahrwerk ohne Wankausgleich hat? Die Komponenten sind ja glaube ich im Wesentlichen dieselben. Dies wäre doch wirklich genial, denn ich mag meinen Dicken so sehr und möchte ihn nicht wegen der zu harten Federung wieder abstossen.

Danke

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2015 um 11:47

[Zitat von touriwohni](#)

[...] Ich habe einen Touareg Modelljahr 2015 mit dem Luftfahrwerk mit adaptivem Wankausgleich. [...] Weiss jemand von Euch, ob man ihn umbauen lassen kann, so dass er dann das normale, weichere Luftfahrwerk ohne Wankausgleich hat? [...]

Servus,

ich wünsche mir bei meinem Fahrzeug (V6 TDI Mj. 2016 mit "normaler" LuFe) das genaue Gegenteil 😊 Vorletzte Woche hatte ich ein - bis hin zur Bereifung - praktisch 1:1 identisch konfiguriertes Ersatzfahrzeug von Montag bis Samstag, das mit dem Fahrdynamikpaket ausgestattet und ebenfalls Mj. 2016 war. In Dämpfereinstellung "Comfort" entspricht meinem Empfinden nach der Federungskomfort ziemlich dem des normalen Fahrwerks auf Stellung "Normal" - und damit bin ich dann auch zu 90% durch die Lande gedüst. Beim Vorgänger (7 L) war das viel schlechter gelöst, hier war in jeder Dämpfereinstellung ein deutlicher Komfortverlust zum Standard-Luftfahrwerk hinzunehmen.

Klar ist, es kommt eine modifizierte Regelsoftware im Stg. für die LuFe zum Einsatz. Die wird sich nicht so einfach tauschen lassen, Updates laufen mittlerweile über Fernanbindung mit Wolfsburg und jedes Fahrzeug identifiziert sich bereits vorab anhand der FIN sozusagen vollautomatisch am Server. Insofern ist es dem Händler nicht möglich, eine andere Software auszuwählen, das wird schlichtweg verweigert bzw. gar nicht erst zur Auswahl gestellt. Da müsste man schon Steuergeräte umbauen und gegebenenfalls die Codierungen wieder anpassen. Nachteil dabei: Beim nächsten Anschluss an die Diagnose fällt das auf und wird, wenn es dumm läuft, wieder mit der alten Software überschrieben 🙄


Ich schätze aber, es sind ganz sicher noch hardwaremäßige Änderungen (z. B. steifere Stabis an VA und HA) vorhanden, die sich dann leichter austauschen lassen. das war mein Gedanke, mein Fahrzeug zumindest näher an die Abstimmung des Fahrdynamikpaketes zu bringen. An dieser Thematik bin ich gerade dran, die einzelnen Unterschiede an den Fahrwerkskomponenten auszumachen anhand des Vergleichs der FINs von meinem und dem anderen Fahrzeug im Vergleich der Teilenummern "verdächtiger" Fahrwerks-Bauteile. Das werde ich kommende Woche angehen und dich gerne auf dem Laufenden halten.

Wenn du magst, dann schick mir mal die FIN deines Fahrzeugs per PN (nicht öffentlich hier bitte), dann schaue ich auch da mal nach.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 22. November 2015 um 12:40

Hallo Robert,

hatte dein Ersatzfahrzeug auch "Terrain Tech" 

Grüße von Stephan 

Beitrag von „coala“ vom 22. November 2015 um 13:08

Servus Stephan,

negativ, Terrain Tech ist ja (leider) nicht mit dem Fahrdynamikpaket kombinierbar. Interessant war allerdings, dass der Unterschied im Spritverbrauch "mit ohne" Terrain Tech viel deutlicher ausfällt als VW mit den 0,3 Litern angibt. Das ließ sich dank der identischen Bereifung samt gleichem Luftdruck und sonstig sehr ähnlicher Ausstattung gut vergleichen, der weiße Kollege mit nur 2000 km Unterschied in der Laufleistung benötigte im Schnitt ca. 0,8 Liter weniger. Ich fürchte, das liegt nicht nur im Mindergewicht begründet (sah man auch schön beim Dahinrollen auf ebener Strecke), sondern das Torsendifferenzial generiert wohl schlichtweg geringere Verluste, als das geregelte Zentralfederpaket mit zusätzlichem Untersetzungsgetriebe. Insgesamt fährt sich die Normalo-Variante schon etwas spritziger und läuft irgendwie leichter auf gerader Strecke. Das sporadisch immer mal gerne vorkommende Knacken im Antriebsstrang, sowohl bei Rückwärtsfahrt, als auch wenn man bei niedrigen Geschwindigkeiten spontan vom Gas geht, entfällt hier ebenfalls. Hat wohl einfach weniger Spiel das Ganze und kein Lamellenpaket, das nie ganz "auf" ist und immer eine gewisse Grundreibung und damit eine geringe Verspannung verursacht.

Grüße
Robert

Beitrag von „touriwohni“ vom 23. November 2015 um 12:00

Hallo Coala

Herzlichen Dank für Deine kompetente und umfassende Antwort. Die FIN habe ich Dir geschickt. Mein Plan ist, die bei der Luftfederung mit Wankausgleich offenbar verbauten steiferen Stabilisatoren zu ersetzen, durch diejenigen welche bei der normalen Luftfederung verwendet werden. Die Software würde ich einfach so lassen wie sie ist. Dann einfach mal schauen wie es sich fährt.

Wenn Du oder sonst jemand eine Idee hat, welche Teile ich bestellen muss, bin ich dankbar. Mein Modell ist 7P Modelljahr 2015.

Gruss
Touriwohni

Beitrag von „coala“ vom 23. November 2015 um 12:20

Zitat von touriwohni;277592 [...]

Mein Plan ist, die bei der Luftfederung mit Wankausgleich offenbar verbauten steiferen Stabilisatoren zu ersetzen, durch diejenigen welche bei der normalen Luftfederung verwendet werden. [...]

Servus,

wenn du einen V6 TDI fährst (und sich die Stabis tatsächlich unterscheiden, das kläre ich noch), dann brauchen wir eigentlich nur zu tauschen 😊👍👍

Grüße
Robert

Beitrag von „touriwohni“ vom 23. November 2015 um 15:16

[Zitat von coala](#)

Servus,

wenn du einen V6 TDI fährst (und sich die Stabis tatsächlich unterscheiden, das kläre ich noch), dann brauchen wir eigentlich nur zu tauschen 😊👍👍

Grüße
Robert

Hallo Robert

Ja ich fahre den V6 TDI mit 262 PS. Tauschen der Stabis wäre prüfenswert. Allerdings glaube ich kosten diese nicht viel. Und dann hätte man auch die Möglichkeit, den Tausch wieder rückgängig zu machen, z.B. wenn man den Dicken verkauft, irgendwann kommt ja der Neue. Oder falls das Resultat wider Erwarten nicht überzeugen sollte. Wie auch immer, ich danke Dir schon im Voraus sehr für Deine Ablärungen!

Gruss
Touriwohni

Beitrag von „coala“ vom 23. November 2015 um 15:29

Servus,

der Check, sprich der Vergleich der Teilenummern von den Stabis unserer Fahrzeuge ist schon in Arbeit 😊 Sobald ich was weiß gebe ich dir hier Bescheid. Preise habe ich auch gleich angefragt, wobei ich deinen Optimismus von wegen die Dinger werden nicht viel kosten eher aus einer Art Vorahnung nicht recht teile 😂 Für den Vorgänger (7L) sind zahlreiche gebrauchte Stabis zum günstige Kurs auf dem Markt, das sieht beim 7P leider (noch) ganz anders aus. Aber jetzt warten wir mal ab, vor allem in der Hinsicht, ob es überhaupt unterschiedliche Versionen sind.

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 23. November 2015 um 16:12

Servus nochmal,

so, eben die Infos bekommen: Stabis sind beim Fahrdynamikpaket gegenüber der normalen LuFe/dem Schlechtwegefahrwerk ("Terrain Tech") sowohl an Vorder- als auch an Hinterachse andere. Natürlich in steiferer Ausführung.

Die Listenpreise inkl. MwSt. sind:

Stabilisator VA 258,23 Euro

Stabilisator HA 185,05 Euro

Grüße

Robert

Beitrag von „Knortschi“ vom 27. Dezember 2016 um 20:24

Ich wollte mal wissen ob das R-Line Paket Exterieur beim T1 automatisch das Fahrdynamikpaket mit adaptiven Wankausgleich beinhaltet? Da laut Prospekt von damals das R-Line Exterieur dieses automatisch beinhalten sollte.

Bei jedem Touareg 1 mit R-Line Exterieur Paket habe ich auf dem Aufkleber neben der Ersatzradmulde geschaut und es steht bei keinem das Kürzel PSM. Es kann doch nicht sein das so viele Tregs dieses nicht haben. Oder muss das wirklich draufstehen PSM auch wenn er das R-Line Paket besitzt? Für Infos und Hilfe der Experten wäre ich sehr dankbar.

Gruß Marcel

Beitrag von „Todi“ vom 27. Dezember 2017 um 09:50

[Zitat von Knortschi](#)

...ob das R-Line Paket Exterieur beim T1 automatisch das Fahrdynamikpaket mit adaptiven Wankausgleich beinhaltet?...

Servus Marcel,

meines Wissens ist das tatsächlich so. Dass du den PR-Code nicht auf dem Aufkleber findest liegt schlicht und einfach daran, dass nicht alle PR-Codes auf dem Aufkleber Platz haben - ich habe für mein Auto eine PR-Code-Liste über mehrere DIN A4-Seiten. Auf dem Aufkleber sind nur die im Servicefall am häufigsten benötigten abgedruckt, z.B. die Ausführung der Bremsanlage. Wenn dich ein Auto interessiert, lass dir anhand der Fahrgestellnummer (FIN) die vollständige

Ausstattungsliste mit PR-Codes von einem VW-Händler ausdrucken. Dann kannst du zweifelsfrei überprüfen, mit welcher Ausstattung das Fahrzeug ab Werk ausgeliefert wurde.

Sofern du bei einem freien Händler/von Privat kaufst und keinen "Draht" zu einem VWler hast, kannst du das über "Erwin" auch selbst - allerdings kostenpflichtig (€ 7,-- + MwSt für 1 Stunde). Die Fahrgestellnummer (FIN) musst du aber auch hierfür griffbereit haben.

Gruß

Todi