

Getriebeschaden wegen Schraube im Reifen?

Beitrag von „CandyMax“ vom 3. Juli 2007 um 08:24

Hallo zusammen!

Ich habe mir vor einiger Zeit am hinteren linken Reifen eine Schraube eingefahren. Bin zu unserer VW-Werkstatt gefahren, um mir dort den kaputten Reifen ersetzen zu lassen. Dort wurde mir gesagt, dass man alle vier Reifen wechseln müsse, da das Getriebe auf die Reifen genauestens abgestimmt sei, und dieses anderenfalls kaputt gehen könne.

Wie bitte?

Sowas hab ich noch nie gehört, allerdings wundert mich sowas bei der heutigen Reparaturpolitik schon fast nicht mehr.

Kann mir jemand sagen, ob das wirklich stimmt, oder ob das 'ne Abzocke sein soll?

Beitrag von „juma“ vom 3. Juli 2007 um 08:42

Servus,

[Zitat von CandyMax](#)

[...] Dort wurde mir gesagt, dass man alle vier Reifen wechseln müsse, da das Getriebe auf die Reifen genauestens abgestimmt sei, und dieses anderenfalls kaputt gehen könne.[...]



...was ist das denn?

Das habe ich ja noch nie gehört?

Wieso will er nicht gleich das Getriebe tauschen? 😄

Beitrag von „bell407“ vom 3. Juli 2007 um 09:12

Hallo Candy Max,

ganz unrecht hat dein 😊 nicht, das Verteilergetriebe hat er wohl gemeint. Das blöde Ding öffnet im Dicken leider nicht wie es sollte zu 100% beim Kurvenfahren, da die Lamellenkupplung immer etwas greift (merkt man am rubbeln beim stark einschlagen der Lenkung). Wenn Deine anderen 3 Reifen nur noch 2-3mm haben und du dann einen Neuen drauf bastelst könnte das zu etwas Probleme machen. wenigstens auf einer Achse sollten die Reifen gleiche Profiltiefe haben...

LG

Christian

Beitrag von „juma“ vom 3. Juli 2007 um 09:41

Servus,

[Zitat von bell407](#)

[...]Wenn Deine anderen 3 Reifen nur noch 2-3mm haben und du dann einen Neuen drauf bastelst könnte das zu etwas Probleme machen. wenigstens auf einer Achse sollten die Reifen gleiche Profiltiefe haben...

OK, falls der 😊 das gemeint hat, dann hat er Recht für den Fall, dass Deine intakten Reifen nur noch über wenig Profil verfügen.

Ansonsten ist der Schaden an einem Reifen nicht im Kausalzusammenhang zu sehen mit 4 neu zu montierenden Reifen. Abgesehen davon reicht es dabei völlig aus (technisch gesehen), wenn auf einer Achse die gleiche Profiltiefe herrscht.

Beitrag von „coala“ vom 3. Juli 2007 um 09:56

Hallo zusammen,

Christian hat, betreffend die Lamellenkupplung im Verteilergetriebe betreffend schon Recht.

Das Ding scheint tatsächlich immer einen gewissen Rest-Reibschluß zu haben, auch bei (theoretisch) "offenem" Zustand.

Allerdings beträgt der Unterschied im Abrollumfang eines im Extremfall völlig abgenudelten zu einem nagelneuen Reifen unter 1 %. Da Differenzen in diesem Bereich auch durch unterschiedliche Last/Beladungszustände an Vorderachse und Hinterachse entstehen, bzw. auch schon geringe Luftdruckunterschiede zu kleinen Abweichungen im Abrollumfang führen, dürfte dieser Bereich absolut unkritisch sein, da damit immer gerechnet werden muß.

Ich selbst habe im Rahmen der Gewährleistung 2 neue Reifen an der HA bekommen (die vorderen sind dabei schon ziemlich runter gewesen...) und fahre damit seit etwa 8.000 km ohne Probleme.

Die im Ölbad laufende Lamellenkupplung und das Mitteldifferential selbst ist dabei sicher nicht in Gefahr, denn auch auf einer kurvenreichen Strecke, langgezogenen Autobahnkurven oder einer Paßsstraße müssen laufend deutlich größere Drehzahlunterschiede ausgeglichen werden. Daß die Dinger in den ersten Baureihen trotzdem öfters starben, hatte konstruktive Gründe, die inzwischen behoben wurden. Auch das ESP reagiert nicht auf Drehzahlunterschiede dieser Größenordnung und lässt die Lamellenkupplung brav offen.





Grüsse
Robert

Beitrag von „CandyMax“ vom 3. Juli 2007 um 10:53

Super, Danke für die vielen Beiträge!

Ich habe mir das auch schon gedacht, dass es reichen müsste, eine Achse neu zu bereifen. Der Wagen hat erst 11000 km runter, da müssten die Reifen doch eigentlich noch ok sein, oder?

Werde dem Meister dann sagen, dass ich nur zwei Reifen bezahle.


Vielen Dank!    

Beitrag von „juma“ vom 3. Juli 2007 um 13:37

Servus,

[Zitat von CandyMax](#)

[...]Der Wagen hat erst 11000 km runter, da müssten die Reifen doch eigentlich noch ok sein, oder? [...]

...wieviel mm hat den der andere Reifen der Achse noch drauf? Da wäre ich geneigt, nur einen Reifen zu nehmen... 


Beitrag von „CandyMax“ vom 8. Juli 2007 um 19:01

Hmm, da war schon etwas runter, wieviel hab ich aber nicht nachgemessen. Habe jetzt alle vier Sommer-Reifen genommen. Da ich in zwei Wochen in die Ferien fahren werde und vorher M+S-Reifen hatte wird das wohl nicht soo verkehrt gewesen sein.

Danke für die vielen Beiträge! Sollte so etwas nochmal vorkommen werd' ich dann mal was sagen.



Beitrag von „Touareg Tramper“ vom 8. Juli 2007 um 20:54

Würde sagen, das ist technisch gesehen reine Verarsche und übelste Abzocke.  Wie schon gesagt oder besser geschrieben liegt der Unterschied unter einem Prozent. Wenn das Bauteil das nicht verkraftet, für das es eigentlich da ist, nämlich Drehzahlunterschiede der Räder auszugleichen, dann gehört es in den Müll.:(

Beitrag von „Günther“ vom 9. Juli 2007 um 20:11

Da habe ich schon meine leidvollen Erfahrungen gemacht, gibt auch einen Thread hierzu im Forum.

Da hat dein Dealer schon Recht und es ist einer der wenigen, der das auch weiß.

Die Elektronik stellt fest, dass die Reifen unterschiedlichen Abrollumfang haben und versucht das auszugleichen.

Da eiert der ganze Antrieb bis ca. 60km wie wild, also wirklich nicht fahrbar.

Bei meinem hat der Händler vor ich in gekauft habe, vorne neue Reifen montiert, die hinteren hat er sich gespart, obwohl auch schon runter.

Nun stellt das Steuergerät den Wechsel der Reifen sprich Abrollumfang nicht sofort fest und resetiert die Parameter, sondern das ist ein Anlern- bzw. Glättungseffekt. Es geht erstmal davon aus, man befindet sich im Gelände und hat Schlupf.

Ich habe nämlich dann auch hinten noch neue Reifen draufgemacht, obwohl die alten noch für ca. 8-10 tkm gegangen wären.

Auch das half nicht, erst ein reset des Steuergerätes hilft dann.

Also einen neuen Reifen geht gar nicht, kannst vergessen, beide neu auf einer Achse KÖNNTE gehen, aber nachdem was ich erlebt habe glaube ich eher nicht dran.

Günther

Beitrag von „dummytest“ vom 9. Juli 2007 um 21:38

na ich weiss nicht, sollte man das vielleicht als "feature" bezeichnen ... 😞 dass das Getriebe nicht mit derart leicht unterschiedlichen Abrollumfängen klarkommt 🤖 ???

Ich halte es unter diesen "Gesichtspunkten" eher für eine Fehlkonstruktion.....

Zumindest habe ich noch von keinem anderen Auto gehört, das Probleme solcher Art macht...

Zitat von Günther

Da habe ich schon meine leidvollen Erfahrungen gemacht, gibt auch einen Thread hierzu im Forum.

Da hat dein Dealer schon Recht und es ist einer der wenigen, der das auch weiß.

Die Elektronik stellt fest, dass die Reifen unterschiedlichen Abrollumfang haben und versucht das auszugleichen.

Da eiert der ganze Antrieb bis ca. 60km wie wild, also wirklich nicht fahrbar.

Bei meinem hat der Händler vor ich in gekauft habe, vorne neue Reifen montiert, die hinteren hat er sich gespart, obwohl auch schon runter.

Nun stellt das Steuergerät den Wechsel der Reifen sprich Abrollumfang nicht sofort fest und resetiert die Paramater, sondern das ist ein Anlern- bzw. Glättungseffekt. Es geht erstmal davon aus, man befindet sich im Gelände und hat Schlupf.

Ich habe nämlich dann auch hinten noch neue Reifen draufgemacht, obwohl die alten noch für ca. 8-10 tkm gegangen wären.

Auch das half nicht, erst ein reset des Steuergerätes hilft dann.

Also einen neuen Reifen geht gar nicht, kannst vergessen, beide neu auf einer Achse KÖNNTE gehen, aber nachdem was ich erlebt habe glaube ich eher nicht dran.

Günther

Alles anzeigen

Beitrag von „coala“ vom 10. Juli 2007 um 10:35

Hoppla, das wird ja immer abenteuerlicher...

Probleme mit derart geringen Abrollumfängen und damit Drehzahldifferenzen halte ich für definitiv ausgeschlossen und mächtigen Humbug.

Was würde denn bitteschön die "Elektronik" machen, wenn ich hinten 300 kg zulade und den Luftdruck nicht (vielleicht auch noch durch Nachmessen des Reifendurchmessers mit einem stets dafür mitgeführtem Maßband 😊) häppchenweise angleiche, bis ich gaaaanz genau den gleichen Abrollumfang vorne und hinten habe. das Gleiche dann wieder, wenn ich 100 kg auslade, oder gar ein Getriebschädlicher, weil schwergewichtiger Beifahrer einsteigt....

Beispiel 2.) Ich starte von einem Rastplatz in einer langgezogenen Autobahnkurve. Eiert dann die Kiste auch bis 60km/h) wie wild, weil die Kurvenäußeren Räder ja von Anfang an und "ohne Reset" beim Händler einen längeren Weg zurücklegen müssen/sich schneller drehen?

Im übrigen hat das Original-Notrad von VW auch einen (recht deutlich!) geringeren Durchmesser. Damit kann man dann wahrscheinlich auch nicht fahren, will man nicht wild

eiern, sich nebenbei das Verteilergetriebe ruinierend und von der wild "regelnden" Elektronik aufs übelste bestraft zum Händler schleichen?

Nebenbei für die Theorie: Die Summe der Drehzahlabweichung (sprich zur Antriebs/Kardanwelle und damit zum Verteilergetriebe) aus linkem UND rechtem Rad (egal ob Vorder- oder Hinterachse) ist von der Abweichung/dem Übersetzungsverhältnis Eingangs zu Abtriebswellen her geringer - sprich exakt die Hälfte - wenn nur EIN Reifen abgefahren/kleiner ist als beide. Es wäre also für das Mitteldifferenzial sogar günstiger, nur einen abgefahrenen Reifen je Achse zu haben als zwei...

Ich würde mal sagen, wer hier tatsächlich (und das würde ich gerne mal live erleben...!) eiern und hüpfend durch die Gegend gurkt, hat ein ganz anderes technisches Problem als nur abgefahrte Reifen auf einer Achse.

Grüße
Robert

Beitrag von „Günther“ vom 10. Juli 2007 um 12:19

Ist aber leider so, kann man jederzeit reproduzieren.

Mach auf eine Achse einen Satz abgefahrte Reifen drauf und du hast den Effekt.

Interessanterweise kommt der Effekt auch nicht sofort, man muß schon eine ganze zeitlang fahren.

Je grösser das Rad umso brutaler der Effekt. Mit meinen 22" Sommerreifen ist es richtig heftig. Mit einem 18" Rad ist es merkbar aber nicht dramatisch.

Der Abrollumfang eines Rades hat auch nichts mit der unterschiedlichen Drehzahl der Räder in Kurven etc. zu tun, der bleibt immer gleich und wird über die ABS Sensoren errechnet.

Günther

Beitrag von „dummytest“ vom 10. Juli 2007 um 13:28

Zitat von Günther

Ist aber leider so, kann man jederzeit reproduzieren.

Mach auf eine Achse einen Satz abgefahrene Reifen drauf und du hast den Effekt.

Interessanterweise kommt der Effekt auch nicht sofort, man muß schon eine ganze zeitlang fahren.

Je grösser das Rad umso brutaler der Effekt. Mit meinen 22" Sommerreifen ist es richtig heftig. Mit einem 18" Rad ist es merkbar aber nicht dramatisch.

Der Abrollumfang eines Rades hat auch nichts mit der unterschiedlichen Drehzahl der Räder in Kurven etc. zu tun, der bleibt immer gleich und wird über die ABS Sensoren errechnet.

Günther

Alles anzeigen

und damit man diesen Fehler nicht beheben muss, macht man von Händlerseite/Werksseite einfach ein "das muss so !! " draus.....

Toll 🙄

Beitrag von „dschlei“ vom 10. Juli 2007 um 17:24

Wenn mir mein:) mit so etwas kommen wuerde, wuerde ich ihm einfach sagen, dieses Problem gefaelligst zu beheben. Ich glaube auch nicht, dass es wirklich so ist, denn das wuerde in den USA zu jeder Menge Prozesse fuehren, und ich habe noch von keinem gehoert. Hier ist es gesetzlich vorgeschrieben, dass ein Fehlverhalten eines Gegenstandes nicht zu Folgekaeufen fuehren darf. Mit anderen worten, wenn mir hier ein Reifen kaputt geht, brauch ich nur den Reifen zu ersetzen, wenn mein Fahrzeug das nicht ab kann muss der Hersteller eben die anderen notwendigen Reifen bezahlen. Da VW das sicherlich nicht gerne macht, haben die entweder hier die Elektronik geaendert, oder der deutsche Haendler erzaehlt Humbug!

Wenn der Wagen in den Kurven eiert, ist das heochstwahrscheinlichd urch einen defekten Stellmotor bedingt, der den Allradantrieb nicht entsprechend ausschaltet!

Beitrag von „Günther“ vom 10. Juli 2007 um 17:37

Der Antrieb eiert dann nicht nur in der Kurve sondern auch beim Geradeausfahren.
Da die Elektronik das Rad mit dem geringeren Abrollumfang immer wieder bremst, da es ja schneller dreht als die anderen.

Somit rechnet die Software bei gleichem Abrollumfang mit Schlupf.

Also eigentlich dauernd bis 60 km/h dann sagt die Software..mmh kann nicht mehr im Gelände sein, lassen wir das mal.

Da hat eben ein Softwareentwickler wieder mal graue Theorie implementiert.

Bei mir wurde nichts geändert, lediglich nach Vorgabe von WOB nachdem der Händler nicht mehr weiter wußte, ein Update der Software in den Steuergeräten.
Aber mit der GLEICHEN Version die schon drauf war !

Günther

Beitrag von „juma“ vom 10. Juli 2007 um 17:38

Servus,

wir können ja die (auch in meinen Augen abenteuerliche) Begründung mal ausdrucken un im August den Konstrukteuren unter die Nase reiben und nachfragen. Vielleicht ist ja der ein oder andere dabei, der seitens VW kompetent dazu Stellung nehmen kann. 🤖