Allradlenkung ja oder nein? Erfahrungen aus der Praxis und ein paar Bilder hierzu.

Beitrag von „coala“ vom 4. Januar 2019 um 19:08

Servus zusammen,

für alle Unschlüssigen, die noch überlegen, ob bei der Neubestellung die optionale Allradlenkung geordert werden soll oder nicht, hier ein paar Tipps, Facts und Erfahrungen aus der Praxis mit meinem Fahrzeug.

Zunächst einmal zur Funktionalität: Die Hinterräder werden (zusammen mechanisch gekoppelt) über einen Elektromotor mit Getriebe in Abhängigkeit von der Fahrsituation mitgelenkt. Das geschieht bis 37 km/h grundsätzlich gegensinnig zu den Vorderrädern (Bild 2) um die Wendigkeit und natürlich auch den Wendekreis zu verbessern. Der maximal mögliche Lenkeinschlag an der Hinterachse beträgt dabei 5°, zusätzliche Gelenke gibt es keine, der Lenkwinkel wird über die Elastizitäten der Radaufhängung realisiert.

Das verringert den Wendekreis um exakt einen Meter, nämlich von 12,19 auf nur noch 11,19 Meter. Der unmittelbare Vorgänger (7P) benötigte 11,90 m, der Ur-Touareg (7L) 11,70 m (jeweils die Mittelwerte aus rechts/links angesetzt).

Zum Vergleich ein paar Werte anderer Fahrzeuge:

9,10 Meter, Smart fortwo
10,90 Meter, VW Golf 7
10,53 Meter, Skoda Yeti
11,50 Meter, VW Tiguan II
11,90 Meter, VW Tiguan II Allspace
12,40 Meter, Volvo XC90

Aus den o.g. Werten sieht man schon, der Touareg III ist gegenüber seinen Vorgängern jeweils unhandlicher geworden. Nun muss man fairerweise sagen, dass es natürlich auch das größte Fahrzeug der Touareg-Generation ist, gegenüber dem ersten Touareg-Modell fällt der Neue ca. 12 cm länger und auch 5,6 cm breiter aus. Das hilft aber freilich wenig, denn weder sind zwischenzeitlich die Parklücken größer geworden, noch Parkhäuser großzügiger ausgelegt.

Hier zwei Bilder des maximalen Lenkeinschlags und im Bild III ist gut erkennbar, wie die Spuren der Hinterräder nach Geradeausstellung der Lenkung nach dem 90° Abbiegen wieder zurück in die Spur der Vorderachse laufen.

AWS_1.jpg AWS_2.jpg AWS_3.jpg

Bei höheren Geschwindigkeiten funktioniert das Ganze genau anders herum, die Hinterräder lenken dann gleichsinnig zu den Vorderrädern mit. Wie groß der Lenkeinschlag ausfällt, das ist in einem Kennfeld hinterlegt und abhängig von mehreren Faktoren, nicht nur alleine der Geschwindigkeit.

Aber jetzt zur Praxis: Ich selbst war ja skeptisch, aber die Jungs von VW und Audi zusammen einer Meinung, nämlich der, dass man das unbedingt haben müsse. Bei den Probefahrten Anfang Mai 2018 zwischen Salzburg und Scheffau (Fahrbericht hier zu finden: KLICK) merkte ich dann aber sofort selber, ja, das ist eine tolle Sache und habe dieses Feature dann auch bestellt. Nachdem ich nun gut vier Monate und rund 7.000 km im Alltag gefahren bin, steht - zumindest für mich persönlich - ganz klar fest, dass die Allradlenkung eine ungemein gute Sache ist, welche ich nicht mehr missen möchte.

Die Handlichkeit des Fahrzeugs gewinnt einfach enorm, es ist immer wieder verblüffend, um welch' enge Kehren man den Touareg ohne Rangieren zirkeln kann. Das erleichtert den Alltag ungemein, wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat. Praktisch ist auch, dass die Hinterräder sozusagen ab etwa der B-Säule der Karosserie das Heck spürbar "nach außen schieben", also vom Hindernis weg. Man kommt damit mit Pfosten, Pfeilern und anderen unliebsamen Hindernissen weniger in Konflikt, als wenn nur die Vorderrädern einschlagen. Beim engen Abbiegen und vor allem in Parkhäusern und anderen verwinkelten Bereichen ist dies enorm praktisch.

Der Gewinn an Agilität und Fahrstabilität beim Einlenken in Kurven und bei Spurwechseln ist ein weiterer großer Pluspunkt, der für die Allradlenkung spricht. Das Fahren damit macht zudem auch mehr Spaß, weil das Fahrzeug deutlich spontaner reagiert und dennoch stabiler bleibt.

Aus meiner Sicht würde ich deshalb jedem zur Allradlenkung raten und im Zweifelsfall lieber eine andere, weniger relevante Sonderausstattung canceln, wenn ein gesetztes Budget nicht überschritten werden soll.

Grüße
Robert