

# DCC und adaptiver Wankausgleich

**Beitrag von „rosch“ vom 15. Februar 2012 um 14:12**

Servus,

da das Handbuch des TII und auch das Forum zu dem Thema nicht viel hergeben, erlaube ich mir ein neues Thema zu eröffnen. Ich habe ein Verständnisproblem bezüglich DCC und dem adaptiven Wankausgleich. Beider ist ja nicht dasselbe wenn ich recht verstehe? DCC ist die adaptive Dämpfereinstellung resp. Fahrwerksregelung, welche ich über das Rädchen in der Mittelkonsole in drei Stufen einstellen kann: Comfort, Normal und Sport. Der adaptive Wankausgleich hingegen soll bei schnellen Kurvenfahrten die Neigung der Karosserie verhindern bzw. abschwächen. Ist der Wankausgleich an DCC gekoppelt, so dass es über den gleichen Schalter mit eingestellt wird, oder kann ich dieses System woanders ein- und ausschalten bzw. verändern?

Wie ich darauf komme: Ich finde dass die Karosserie meines TII V6TDI mit Luftfahrwerk und adaptivem Wankausgleich sich doch sehr stark neigt wenn ich mal schneller durch Kurven fahre, und dass Änderungen an der Einstellung des DCC darauf nicht wirklich einen Einfluss haben. Man merkt wohl dass das Fahrwerk in der Einstellung "Sport" merklich straffer ist als bei "Comfort" z.B., aber das Karosseriewanken ist dennoch nicht wirklich beseitigt. Soll DCC nicht eher Straßenunebenheiten glattbügeln und sich weniger um die Karosserieneigung kümmern? Habe ich womöglich zu große Ansprüche an das System? Oder habe ich ein paar hundert Euro für die Zusatzfunktion "Wankausgleich" bezahlt und habe sie nicht bekommen? (wohl eher unwahrscheinlich).

Vielen Dank im Voraus für eure Bemühungen,

rosch

---

**Beitrag von „SOA“ vom 15. Februar 2012 um 14:52**

Hallo rosch,

im Touareg werden zwei Luftfederungen angeboten, die normale und die sportlichere mit Fahrdynamikpaket und adaptivem Wankausgleich. Ich gehe davon aus, dass Du in Deinem Auto das Fahrdynamikpaket verbaut hast?

Man muss hier verschiedene Themen trennen.

Das erste ist die Dämpferregelung DCC. Hier werden abhängig vom Beladungszustand, Straßenzustand und aktuellem Fahrmanöver die Dämpfkräfte so geregelt, dass sich ein optimaler Kompromiss hinsichtlich Fahrsicherheit und Komfort ergibt. Mit der Walze in der Fahrzeugmitte kann man vorwählen, ob die Charakteristik eher sport, normal oder comfort sein soll. D.h. abhängig von der Walzenstellung wird die Grunddämpfung etwas in Richtung Komfort oder Fahrdynamik verschoben

Das Fahrdynamikpaket bedeutet, dass die Stabilisatorrate und die Luftfeder für die Fahrdynamik optimiert sind. Damit verbunden ist auch der adaptive Wankausgleich, der über die geregelten Dämpfer das Wankverhalten des Fahrzeugs optimiert. Die Wankwinkel sind mit dem Fahrdynamikpaket deutlich kleiner als mit dem normalen Luftfahrwerk.

Die Wankregelung ist immer im Hintergrund aktiv und kann nicht beeinflusst oder eingestellt werden. Trotzdem ändert sich in DCC "sport" auch das anwanken des Fahrzeugs, da die strafferen Dämpfer etwas mehr Abstützung bieten.

Du hast also schon bekommen, was Du bestellt hast. Der Unterschied ist aber am deutlichsten, wenn man das normal Luftfahrwerk und das mit Fahrdynamikpaket im Vergleich fährt.

Viele Grüße  
Sven

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. Februar 2012 um 08:43**

Hallo Sven,

vielen Dank für deine ausführliche Erklärung. Ich habe das ja auch schon beim GP erfahren dürfen, wie sich der Komfort bei der LF mit Dynamikpaket verändert 🤔

für mich als Laie immer noch ein "Buch mit sieben Siegeln", warum sich der Komfort in der Längsachse durch den Wankausgleich (Querachse) so massiv mit beeinflusst wird 🤔

Grüße von Stephan 🤖

---

### **Beitrag von „coala“ vom 16. Februar 2012 um 09:16**

### Zitat von Sittingbull

[...] für mich als Laie immer noch ein "Buch mit sieben Siegeln", warum sich der Komfort in der Längsachse durch den Wankausgleich (Querachse) so massiv mit beeinflusst wird [...]

Servus Stephan,

da ist einerseits schon die Grundabstimmung etwas "straffer" ausgelegt und andererseits tragen die steiferen Stabilisatoren auch noch ihr Quäntchen dazu bei, denn meist fährt man ja nur einseitig über eine Unebenheit (oder bei Querfugen nicht immer zu 100% gleichzeitig mit beiden Rädern der Achse), was dazu führt, dass höhere Kräfte zum (prozentual angekoppelten) anderen Rad übertragen werden. Dem reinen Komfort kommt das nicht zu Gute, der Fahrstabilität und einer geringen Seitenneigung aber schon.

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „rosch“ vom 16. Februar 2012 um 13:28**

Danke Sven für deine ausführlichen Ausführungen - ich lag ja dann gar nicht so falsch mit meiner Einschätzung. Ich kann mich allerdings nur wundern dass das Bordbuch so wenig bzw gar nichts zum Thema Wankausgleich hergibt. Zum Vergleich müßte man einmal das Luftfahrwerk ohne Fahrdynamikpaket fahren um den Unterschied zu "fühlen". Ich werd mal bei meinem 😊 nachfragen ob er eventuell so einen Wagen da hat. Ich bin mal einen Q7 mit Luftfahrwerk Probe gefahren, weiß aber jetzt nicht mehr ob der dieses Wabkausgleichsdings auch hatte, und es ist eh schon zu lange her als daß ich jetzt noch einen Unterschied feststellen könnte.

Gruß,  
rosch

---

### **Beitrag von „SOA“ vom 16. Februar 2012 um 15:04**

#### [Zitat von coala](#)

Servus Stephan,

da ist einerseits schon die Grundabstimmung etwas "straffer" ausgelegt und andererseits tragen die steiferen Stabilisatoren auch noch ihr Quäntchen dazu bei, denn meist fährt man ja nur einseitig über eine Unebenheit (oder bei Querfugen nicht immer zu 100% gleichzeitig mit beiden Rädern der Achse), was dazu führt, dass höhere Kräfte zum (prozentual angekoppelten) anderen Rad übertragen werden. Dem reinen Komfort kommt das nicht zu Gute, der Fahrstabilität und einer geringen Seitenneigung aber schon.

Grüße  
Robert

Ich hätte es nicht besser formulieren können ;-). Den Effekt nennt man Wankkopieren und rein durch die steifere Kopplung des linken und rechten Rades einer Achse über den Stabi verliere ich deutlich an Komfort. Das ist besonders bei Fahrzeugen mit hohem Schwerpunkt ein Thema, weil ich hier für die gleichen Wankwinkel wie bei einem Normalfahrzeug deutlich straffer stabilisieren muss.

---

### **Beitrag von „Wolf - V 8 -“ vom 15. August 2014 um 13:40**

#### [Zitat von SOA](#)

Die Wankregelung ist immer im Hintergrund aktiv und kann nicht beeinflusst oder eingestellt werden. Trotzdem ändert sich in DCC "sport" auch das anwanken des Fahrzeugs, da die strafferen Dämpfer etwas mehr Abstützung bieten.

Viele Grüße  
Sven

Hallo in die Runde

Da lese ich nun in den vergangenen 2 Wochen schon immer wieder mal im Betriebshandbuch 05.2014 auf der Suche nach der Frage zum adaptiven Wankausgleich bei Luftfederung.

Und hier steht genau die Erklärung, die ich im Handbuch vergeblich gesucht habe 😄

Kein Wunder, dass ich im Display des RNS 850 und sonst auch nirgends Schalter / Knöpfchen für die Einstellung des ad. Wankausgleichs finden konnte. 🤔

Herzlichen Dank für die gute + ausführliche Erklärung. 🙌

---

## Beitrag von „Wolf - V 8 -“ vom 15. August 2014 um 13:41

### Zitat von Wolf - V 8 -

Hallo in die Runde

Da lese ich nun in den vergangenen 2 Wochen schon immer wieder mal im Betriebshandbuch 05.2014 auf der Suche nach der Frage zum adaptiven Wankausgleich bei Luftfederung.

Und hier steht genau die Erklärung, die ich im Handbuch vergeblich gesucht habe 😄

Kein Wunder, dass ich im Display des RNS 850 und sonst auch nirgends Schalter / Knöpfchen für die Einstellung des ad. Wankausgleichs finden konnte. 🤔

Herzlichen Dank für die gute + ausführliche Erklärung. 🙌

Fazit: die SuFu spart viel Zeit und sinnloses Suchen.

Top 🙌