Differential sperrt gelegentlich

Beitrag von „d.s“ vom 8. März 2012 um 19:26

Hallo,

hatte heute folgendes Problem.

Bin rückwärts aus der Parklücke raus und dann nach kurzer Geradeausfahrt bei einer Linkskurve sperrte das Differenzial. Danach ging es wieder gerade aus und das Sperren war wieder weg. Es folgten mehrere Rechts-Linkskurven, jedesmal mit einem martialischen Geräusch. Habe dann gestoppt und kurz den Rückwärtsgang eingelegt und ca 1 Meter rückwärts gefahren. Danach wieder geradeaus aber wieder dieses sperren in jeder Kurve. Erst nach einem Stop mit ausgeschaltetem Motor war das Sperren weg. Hatte das Problem schon mal mit meinen Sommerreifen. Über die Suchfunktion habe ich das gleiche Problem jedoch nicht finden können. Sowohl Sommer- und Winterreifen haben vorne und hinten alle die gleiche Profiltiefe. Wie gesagt, das Sperren trat nur in Kurven auf.

Hatte jemand schonmal das gleiche Problem oder kennt sich aus?

Grüße aus dem Rheinland

Dirk

Beitrag von „alevuz“ vom 8. März 2012 um 20:00

Hallo,

Ist es im LOW Modus das Selbe ?

Wenn NEIN ist es entweder der Schrittmotor oder noch schlimmer die Lamellenkupplung im VTG ist hinüber !
Irgendwann gab es mal in Softwareupdate, dieses müsste deiner ab schon draufhaben !

SG
Alevuz

Beitrag von „d.s“ vom 8. März 2012 um 20:05

Hallo Alevuz,

müßte ich mal probieren, ob es dann auch noch auftritt. Aber wie gesagt, trat erst vorher einmal auf, ca vor 5 Monaten.

Gruß Dirk

Beitrag von „d.s“ vom 13. März 2012 um 13:02

@alevuz

Problem trat heute wieder auf.

Bei Stellung LOW war es wieder weg.

Wie bekomme ich nun raus, ob es der Stellmotor oder das VTG ist?

Gruß Dirk

Beitrag von „coala“ vom 13. März 2012 um 13:54

Servus,

zum Verständnis: Der Versuch mit dem Wahlschalter auf "low" funktioniert dauerhaft(!) nur während der Fahrt und oberhalb des Geschwindigkeits-Schwellwertes des eigentlichen

Schaltvorganges (der dann nicht erfolgt, da Fahrzeug zu schnell...) auf low. Technischer Hintergrund ist der, dass im Moment der Anwahl von "low" die Lamellenkupplung (Längssperre) komplett aufgefahren wird um den Schaltvorgang zu erleichtern. Probierst du das *in* der Stellung low, also ist die Getriebereduktion dann tatsächlich eingelegt, funktioniert das nicht, denn hier wird die Längssperre wieder genauso automatisch situationsgerecht angesteuert wie auf "high". Allerdings wird beim Umschalten kurz die Längssperre ganz geöffnet, was das Problem (kurzfristig) beheben könnte.

Ein richtiger Vergleich ist möglich, wenn du *während* der Fahrt auf "low" schaltest (also ohne, dass die Reduktion auch geschaltet wird) und ein paar enge Kurven fährst. Hier sollten keine Unterschiede zur Position "high" feststellbar sein, betreffend etwaigen Radierens der Räder auf dem Asphalt und auch nicht in Bezug auf die "gefühlte Geschmeidigkeit", mit der das Auto um die Ecke rollt.

Grüße
Robert

Beitrag von „d.s“ vom 13. März 2012 um 18:28

> Zitat von coala
>
> Servus,
> ...
> Ein richtiger Vergleich ist möglich, wenn du *während* der Fahrt auf "low" schaltest (also ohne, dass die Reduktion auch geschaltet wird) und ein paar enge Kurven fährst. Hier sollten keine Unterschiede zur Position "high" feststellbar sein, betreffend etwaigen Radierens der Räder auf dem Asphalt und auch nicht in Bezug auf die "gefühlte Geschmeidigkeit", mit der das Auto um die Ecke rollt.
>
> Grüße
> Robert

Hallo Robert,

bedeutet also, beim nächsten Mal nicht anhalten, sondern während der Fahrt auf LOW stellen und sehen was dann passiert? Ist es egal, bei welcher Geschwindigkeit ich von HIGH auf LOW umstelle?

Gruß Dirk

Beitrag von „coala“ vom 14. März 2012 um 19:22

> Zitat von d.s
>
> [...] bedeutet also, beim nächsten Mal nicht anhalten, sondern während der Fahrt auf LOW stellen und sehen was dann passiert? Ist es egal, bei welcher Geschwindigkeit ich von HIGH auf LOW umstelle? [...]

Servus Dirk,

ja, es ist egal, bei welcher Geschwindigkeit du auf "low" stellst, denn so lange du den Automatik-Wählhebel nicht auf "N" stellst, wird der Schaltvorgang ohnehin nicht ausgeführt, die Lamellenkupplung jedoch trotzdem grundsätzlich geöffnet.

Was mich etwas stutzig macht, ist allerdings das von dir beschriebene Verhalten, dass der Fehler nur sehr sporadisch auftritt. Die typische frühere Problematik mit der Lamellenkupplung und deren Stellmotor manifestierte sich in einem deutlich spürbaren Rubbeln bei engen Kurven oder beim Rangieren. Dies tritt meist erst mit leichterer Symptomatik auf und wird dann im Laufe der Zeit schlimmer. Ursachen gab es zwei: Einerseits Probleme mit dem Stellmotor selbst, andererseits auch Schwierigkeiten mit sich "verhakenden" Lamellen der Mehrscheiben-Ölbadkupplung. Die vormals geschlitzten Lamellen wurden irgendwann durch eine geänderte (nun glatte) Variante ersetzt.

Der Test mit "low" dient lediglich der besseren Vorab-Identifiziereung um welches Problem es sich handelt. Defekter Stellmotor = keine Änderung / Defekte Lamellenkupplung = gewisse Linderung der Problematik in Position "low". Aber wie schon beschrieben nur, wenn die Untersetzung nicht tatsächlich im Eingriff ist, sondern nur die entsprechende Schalterposition angewählt wurde.

P.S.: Wir sprechen schon über die Längssperre...? Nicht, dass dein Fahrzeug eine (damals als Option verfügbare) Quersperre an der Hinterachse verbaut hat. Die käme nämlich auch in Frage...

Grüße
Robert

Beitrag von „d.s“ vom 14. März 2012 um 21:47

coala

Hallo Robert,

das Radieren war nach Schalten auf LOW weg. Bedeutet also Stellmotor OK?
Wenn ich das richtig verstanden habe, dann besteht bei Stellung LOW, eingeschaltet während der Fahrt, kein Kraftschluß zur Hinterachse.

Desweiteren tritt der Fehler nur sporadisch auf, dann aber sehr heftig. Ansonsten ist das Fahrverhalten absolut neutral. Es ist kein leichtes Radieren spürbar.

Falls eine Quersperre verbaut wäre, über welchen Schalter o.ä. würde diese angesteuert?

Gruß Dirk

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. März 2012 um 19:40

> Zitat von d.s
>
> Falls eine Quersperre verbaut wäre, über welchen Schalter o.ä. würde diese angesteuert?

Hallo Dirk,

geht alles über den selben Schalter: High -> Low -> Mittensperre -> Hinterachssperre (optional)

Grüße von Stephan

Beitrag von „coala“ vom 15. März 2012 um 19:50

> Zitat von d.s;228084
>
> ...] Wenn ich das richtig verstanden habe, dann besteht bei Stellung LOW, eingeschaltet während der Fahrt, kein Kraftschluß zur Hinterachse. [...]

Servus Dirk,

die Antriebskraftverteilung zwischen Hinterachse und Vorderachse ist beim Touareg I stets 50:50. Dafür besitzt er das Mittendifferenzial. Die Längssperre (Lamellenkupplung) dient dazu, zusätzlich bei Bedarf eine variable Sperrwirkung bereitzustellen.

Grüße
Robert

Beitrag von „d.s“ vom 15. März 2012 um 22:04

Hallo,

vielen Dank für die Antworten. Hab mich eben unters Auto gelegt um nach der Quersperre zu schauen.

Gefunden habe ich sie nicht, dafür allerdings jede Menge schwarzes Fett am hinteren Ende der Kardanwelle (das Teil mit dem berüchtigten Mittellager). Also um den Flansch herum, wo das Teil am Differenzial angeschraubt ist. Was ist das jetzt?
Wieder was neues, oder die Ursache?

Gruß Dirk

(Hätte ich den Bock doch nie gekauft)

Beitrag von „Vorteck“ vom 20. März 2012 um 12:34

Wie viel KM hat der Runter?

Habe schon öfters gehört das die Diffs schon mal aufgeben. Bei Meinem wurde es letztens auch geprüft (107000KM) alles OK
Klingt nach Sand an deiner Flanschseite mit Öl geparrt, Fett gibts da eigentlich nicht. Diff ist doch wohl hinten nicht trocken weil der Simmerring undicht ist??

Beitrag von „d.s“ vom 20. März 2012 um 13:59

@Vorteck

Hallo,

die Sache mit dem Fett hat sich gestern nach einem Besuch beim Freundlichen geklärt. Kardanwellenschaden, da die Werkstatt (kein Vertragshändler), die mir neulich die Turbolader eingebaut hat, gemurkst hat. Bekomme jetzt eine neue Welle.

Grüße aus dem Rheinland

Dirk

Beitrag von „Vorteck“ vom 20. März 2012 um 18:19

Aber wie hat es denn das Fett bis nach hinten geschafft??

Au mann, welle kostet auch wieder 800 euro oder so ?!?

Beitrag von „d.s“ vom 20. März 2012 um 18:24

> Zitat von Vorteck
>
> Aber wie hat es denn das Fett bis nach hinten geschafft??
>
> Au mann, welle kostet auch wieder 800 euro oder so ?!?

Mit dem Fett hatte die Werkstatt das hintere Lager der Kardanwelle "vollgepumpt".

803.- Euro zzgl. Einbau.

Beitrag von „Vorteck“ vom 21. März 2012 um 12:08

Einbau ist ne Stunde

Du bekommst das Mittellager auch einzeln im gut sortiertem Fachhandel:)

Hier gibts aber auch viele Beiträge im Forum bzg. Überholung beim Fachhändler wenn das für dich interessant ist...

Beitrag von „d.s“ vom 21. März 2012 um 15:03

> Zitat von Vorteck
>
> Einbau ist ne Stunde
>
> Du bekommst das Mittellager auch einzeln im gut sortiertem Fachhandel:)
>
> Hier gibts aber auch viele Beiträge im Forum bzg. Überholung beim Fachhändler wenn das für dich interessant ist...

Moin,

nö, nicht das Mittellager, sondern von der Kardanwelle das Lagergehäuse hinten am Differenzial ist geplatzt. Ist schon repariert. Hab den Kleinen heute um 9:00 schon wieder abgeholt.

So ein einzelnes Mittellager hatte ich mir schon besorgt, ist jetzt natürlich über.

Gruß

Dirk

Beitrag von „d.s“ vom 27. März 2012 um 19:44

Hallo,

wollte nun nochmal auf mein eigentliches Problem zurück kommen.

Das Sperren, wie sollte es auch anders sein, tritt mittlerweile öfters auf. Läßt sich aber mit Schalter auf LOW und wieder zurück auf HIGH abstellen.

Ist nun ein neues VTG fällig, oder gibt es ausnahmsweise auch mal eine preisgünstige Alternative?

Viele Grüße aus dem Rheinland

Dirk

P.S. Bringt evtl. ein Ölwechsel etwas? Hatte früher ein ähnliches Problem mit einem Grand Cherokee. Nach einem Ölwechsel mit Additivzusatz war das Problem behoben.

Beitrag von „ScTouareg“ vom 3. Mai 2024 um 09:10

> Zitat von d.s
>
> Hallo,
>
> wollte nun nochmal auf mein eigentliches Problem zurück kommen.
>
> Das Sperren, wie sollte es auch anders sein, tritt mittlerweile öfters auf. Läßt sich aber mit Schalter auf LOW und wieder zurück auf HIGH abstellen.
>
> Ist nun ein neues VTG fällig, oder gibt es ausnahmsweise auch mal eine preisgünstige Alternative?
>
> Viele Grüße aus dem Rheinland
>
> Dirk
>
> P.S. Bringt evtl. ein Ölwechsel etwas? Hatte früher ein ähnliches Problem mit einem Grand Cherokee. Nach einem Ölwechsel mit Additivzusatz war das Problem behoben.
>
> Alles anzeigen

Grüße. Kannst du mir sagen was die Ursache war? Danke

Beitrag von „Pascal96“ vom 5. Mai 2024 um 09:26

Guten Morgen ScTouareg,

der User "d.s" was das letzte mal am 30.05.2013 online. Ich gehe davon aus, das du hier eher keine Antwort mehr bekommen wirst.

Mit der Suchfunktion solltest du jedoch noch deutlich neuere und aktivere Beiträge zu diesem Thema finden können, unter anderem diesen hier.

Thema
Verspannung Hinterachse in leichten Kurven mit Verdacht auf Hinterachssperre

Hallo zusammen,

ich habe seit dem Kauf meines Touareg 7L (2005 V6 TDI 224 PS Automatik) Probleme mit Verspannungen an der Hinterachse während der Fahrt in leichten Kurven.

Das Thema mit den Verspannungen im Antriebsstrang wegen eines defekten Aktuators im Verteilergetriebe ist mir bekannt, aber in meinem Fall handelt es sich um was anderes.

Mein Touareg hat eine Hinterachssperre und ich bin mir ziemlich sicher, dass die Sperre während der Fahrt in ganz spezifischen Situationen kurzzeitig (ca. 1-2…

T-Greg
7. November 2023 um 11:38

Gruß

Pascal