

was genau is 4XMOTION?

Beitrag von „Franks“ vom 9. Januar 2005 um 21:37

Hallo Leute,

habe eben stundenlang danach gegoogelt, aber immer noch nicht rausgefunden, welche Technik sich hier dem 4XMOTION des Touaregs verbirgt. Torsen wie im Passat oder Audi A4/A6 Quattro ist es ja wohl nicht und Haldex wie bei den Quermotor-VW's ist's auch nicht. Bei Porsche ist das System des Cayenne so einigermaßen erklärt, ob das aber auch auf den Touareg übertragbar ist, weiß ich nicht.

Kann mich jemand aufklären?

Gruß,

Frank

Beitrag von „Thanandon“ vom 9. Januar 2005 um 21:56

Vielleicht findest Du ja was unter den SSP's vom Touareg etwas.

Ich glaube folgende Seite hat da mehr Infos:

<http://www.ohiovw.com/files/touaregfiles/>

[Hier der direkte Link!!!](#)

Viel Glück!

Beitrag von „Sandokahn“ vom 10. Januar 2005 um 00:31

Hallo Frank

Das Allradsystem ist haargenau das selbe wie im Porsche ,der einzige Unterschied ist das der Touareg die Kraft 50:50 zwischen Vorder und Hinterachse aufteilt und der Porsche 40:60.

Grüße Sandro

Beitrag von „flyboy104g“ vom 6. Mai 2006 um 23:51

Zitat von Sandokahn

Hallo Frank

Das Allradssystem ist haargenau das selbe wie im Porsche ,der einzige Unterschied ist das der Touareg die Kraft 50:50 zwischen Vorder und Hinterachse aufteilt und der Porsche 40:60.

Grüße Sandro

Ich bin jetzt total durcheinander.

War gerade beim Audi Händler um mir den Q7 mal anzugucken (NUR angucken - obwohl ich ihn dann auch kurz fuhr).

Also der Verkäufer bestand darauf, dass der Touareg Torsen und der Q7 Haldex hat.

Ich dachte immer, dass unserer Haldex hat.

Habe auch stundenlang gesucht und nichts definitves gefunden.

Auf der oben erwähnten Webseite konnte ich auch nichts finden. Bei volkswage.de schon garnicht.

Kann mich mal jemand bitte aufklären??? 😞😞😞

Dankeschön.

Beitrag von „Franks“ vom 7. Mai 2006 um 00:11

Also, nachdem ich vor mehr als einem Jahr diesen Thread begonnen habe, kann ich jetzt auch eine Antwort geben:

Erstmal zum Q7: Der hat ein Torsen- Differential, Audi sagt ja selber, dass sie jahrelang Quattro für Autos gebaut haben und mit dem Q7 nun ein Auto für den Quattro auf die Räder gestellt haben. Zwar ist nicht immer Quattro = Torsen (beim A3 und TT ist's Haldex), aber dennoch kann man wohl fast schon Quattro als synonym für Torsen sehen. Dass der Q7 Haldex hat, ist quatsch.

Der Touareg hat weder Torsen noch Haldex (beide Systeme sind übrigens geschützte Namen der Hersteller, beschreiben also nicht nur die Technik, sondern auch ein ganz bestimmtes Produkt), sondern eine elektrisch/elektronisch sperrbare Lamellenkupplung.

Schau' mal unter [diesem Link](#) (von Volkswagen.de 😊), da sind alle von VW aktuell eingesetzten Allradsysteme erklärt.

Gruß,

Frank

Beitrag von „flyboy104g“ vom 7. Mai 2006 um 01:12

Mensch, vielen Dank - endlich eine gescheite Antwort.

Bist ein As! 🤖

Schöne Grüße aus FL 😊

Beitrag von „M5Z06Alex“ vom 21. Oktober 2010 um 22:13

Zitat von Franks

Also, nachdem ich vor mehr als einem Jahr diesen Thread begonnen habe, kann ich jetzt auch eine Antwort geben:

Erstmal zum Q7: Der hat ein Torsen- Differential, Audi sagt ja selber, dass sie jahrelang Quattro für Autos gebaut haben und mit dem Q7 nun ein Auto für den Quattro auf die Räder gestellt haben. Zwar ist nicht immer Quattro = Torsen (beim A3 und TT ist's Haldex), aber dennoch kann man wohl fast schon Quattro als synonym für Torsen sehen. Dass der Q7 Haldex hat, ist quatsch.

Der Touareg hat weder Torsen noch Haldex (beide Systeme sind übrigens geschützte Namen der Hersteller, beschreiben also nicht nur die Technik, sondern auch ein ganz bestimmtes Produkt), sondern eine elektrisch/elektronisch sperrbare

Lamellenkupplung.

Schau' mal unter [diesem Link](#) (von Volkswagen.de 😊), da sind alle von VW aktuell eingesetzten Allradsysteme erklärt.

Gruß,

Frank

Alles anzeigen

naja dem sollte man noch folgendes hinzufügen: Der Q7 ist hier ein klarer Sonderfall, hatt mit dem klassischen quattro Antrieb (Getriebe, Verteilergetriebe und Vorderachsdiff, mit der damals revolutionären Hohlwelle welches dies erst ermöglicht ALLES in EINEM Gehäuse/Getriebe) gar nichts zu tun. Es ist vielmehr ein modularer Antriebsstrang aus dem Touareg. Hierbei handelt es sich um ein normales 6-Gang Automatikgetriebe 09D(mittlerweile 8-Gang seit dem Facelift) an welches ein modulares Verteilergetriebe 0AQ gekoppelt ist, welches ein Torsendifferential in sich trägt. Der Rest ist genau das gleiche wie beim Touareg, Getriebe (Automatik, oder Manuell), Hinterachsgetriebe und Vorderachsgetriebe sind alles gleichteile... Nur das Verteilerdiff ist mit Torsen, so dass Audi dem obigen Werbespruch treu bleiben konnte...

Beitrag von „V8Fahrer“ vom 23. Dezember 2013 um 22:51

Hallo alle zusammen
bin neu hier im forum

ich habe vor mir im Sommer einen Treg V8 zu kaufen
aktuell fahre ich noch einen Passat 3B V6TDi 4Motion

mich würde mal intressieren wie das 4Motion im Treg funktioniert
bei meinem passat ja recht einfach über das torsen- diff geregelt was die kräfte nach vorne und hinten verschieben kann

nur wie funktioniert das im treg ? kann der au kräfte verschieben ?
betrete mitm toaureg komplett neuland
hatte mal einen V10 gefahren von einem bekannten und seitdem iwie infiziert 😊

mfg zukünftiger V8Fahrer

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. Dezember 2013 um 23:01

Der Touareg II hat im V8 TDI wieder ein Torsen-Diff, allerdings ein Torsen C, dein Passat hat noch das Torsen A.

Die Funktion ist daher ähnlich wie bei, die Kraftverteilung zwischen vorne und hinten geschieht rein mechanisch. Im Gegensatz dazu hatte der Touareg I noch das 4XMotion-System (gibt es beim T2 nur mehr im 3.0TDI gegen Aufpreis) mit Untersetzung und elektrisch sperrenden Mitteldiff.

MfG

Hannes

Beitrag von „V8Fahrer“ vom 23. Dezember 2013 um 23:14

ja genau das 4xmotion mein ich
wie funktioniert das genau ?
will ja den touareg 1 haben also benziner V8 mit 310PS

mfg

Beitrag von „Franks“ vom 24. Dezember 2013 um 00:24

genau das Thema hatten wir schonmal, kann ich mich gut dran erinnern, da ich damals als Neu-Touareg'ler auch alle technischen Details wissen wollte. der oben erwähnte Link zu VW geht nicht mehr, [hier](#) gibt's jetzt die offizielle Erklärung zu 4xMotion

Gruß

frank

Beitrag von „V8Fahrer“ vom 9. Januar 2014 um 22:47

Danke für den Link

habs verstanden

im Grundegenommen das selbe wie bei mir im Passat 3B 4Motion
die lamellenkupplung verteilt die kraft bedarfsgerecht nach vorne und hinten

MFG

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Januar 2014 um 05:28

[Zitat von V8Fahrer](#)

im Grundegenommen das selbe wie bei mir im Passat 3B 4Motion
die lamellenkupplung verteilt die kraft bedarfsgerecht nach vorne und hinten

Nicht ganz, beim Torsendiff passiert alles rein mechanisch und kann nicht aktiv beeinflusst werden. Beim Touareg kann die Kupplung aktiv gesteuert werden, d.h. mittels Elektronik kann die Kraft genau richtig verteilt werden und ebenso kann das Differenzial zu 100% gesperrt werden.

MfG

Hannes

Beitrag von „Steuermann“ vom 25. Februar 2021 um 09:10

Moinsen, auch wenn die Frage jetzt schon älter ist:

Ich habe (quasi zufällig) einen 4XMotion. 😄

Der Freundliche hat vergessen, das auf das Verkaufsschild mit drauf zu schreiben.

Dahinter verbirgt sich, dass der 4XMotion neben "on Road" und "off Road" noch eine Fahrstufe "Low" hat. Diese bietet eine Untersetzung für massive Steigungen im Gelände. Allerdings funktioniert diese Fahrstufe auch nur bis zu einer gewissen Geschwindigkeit (müsste ich mal im Bedienungshandbuch nachschauen). Weitere Zusatzextras im 4XMotion sind eine Differentialsperre an der Hinterachse sowie eine Querdifferenzialsperre.

Damit funktioniert der Touareg wie ein Defender - wenn er auch dafür zu hübsch ist, um im gleichen Einsatzzweck (bspw. trockenes, felsiges Flussbett) zu agieren! 😊

Jedenfalls bin ich schwer begeistert davon. Und auch davon, dass der Händler das wohl für so unwichtig gehalten hat, dass es dann einfach mal mit drin war.

Falls noch Fragen bestehen: Ich kann gerne mal die entsprechende Passage aus dem Bedienungshandbuch hier posten.

Gute Fahrt!

Beitrag von „coala“ vom 25. Februar 2021 um 09:18

Zitat von Steuermann

[...] Falls noch Fragen bestehen: Ich kann gerne mal die entsprechende Passage aus dem Bedienungshandbuch hier posten. [...]

Servus,

auch wenn es in dem Fall zweifellos gut gemeint ist. Bitte nicht. Das "Warum" steht (wie praktisch immer und überall bei derartigem Material) auf der letzten Seite: *Nachdruck, Vervielfältigung oder Übersetzung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Volkswagen AG nicht gestattet.* Und ich gehe jetzt einfach mal davon aus, dass du diese Genehmigung nicht vor dir auf dem Tisch liegen hast...? 😊

Mehr zu dieser Thematik aktuell auch beispielsweise [hier](#).

Danke für dein Verständnis und Grüße

Robert

Beitrag von „bella_b33“ vom 25. Februar 2021 um 11:35

[Zitat von Steuermann](#)

Zusatzextras im 4XMotion sind eine Differentialsperre an der Hinterachse sowie eine Querdifferenzialsperre.

Moin,

das Diff an der Hinterachse ist quasi das Querdifferenzial, welches Du dann sperren könntest. Du meinst sicher noch eine Mitteldiff-Sperre, was eher längs verbaut sein sollte 😊

Gruss

Silvio

Beitrag von „ratte321“ vom 25. Februar 2021 um 12:08

Die Untersetzung haben ja alle ist die Erste Stufe am Drehregler, die Zweite Untersetzung + Sperre am Verteilergetriebe und seltener auf dem Markt dritte Stufe Untersetzung+Sperre am Verteilergetriebe+ Sperre am Differenzial

Beitrag von „coala“ vom 25. Februar 2021 um 12:22

[Zitat von ratte321](#)

Die Untersetzung haben ja alle ist die Erste Stufe am Drehregler, die Zweite Untersetzung + Sperre am Verteilergetriebe und seltener auf dem Markt dritte Stufe

Untersetzung+Sperre am Verteilergetriebe+ Sperre am Differenzial

Servus,

ne, stimmt so nicht. "4XMOTION" war immer schon an das aufpreispflichtige "Terrain-Tech" Paket gekoppelt beim 7P. "Terrain Tech" beinhaltet Geländeuntersetzung sowie Längs- und Querdifferenzialsperre an der Hinterachse. Das serienmäßige "4MOTION" besteht aus "normalem, offenem Allrad" mit Torsen-Differenzial im Verteilergetriebe. Da gibt es weder Untersetzung noch Längs- oder Quersperre.

Ab dem Facelift mit Mj. 2015 war der 7P nur noch ausschließlich mit dem V6 TDI 193 kW / 262 PS als "Terrain Tech" Variante bestellbar. Und auch der hatte dann immer Längs- und Quersperre.

Grüße

Robert

Beitrag von „ratte321“ vom 25. Februar 2021 um 12:46

Wir haben jetzt aneinander vorbei geredet 😊

Hatte jetzt mehr oder weniger nur die Unterschiede aufgezeigt mit den Funktionen am Drehregler

Meiner Meinung haben alle die Untersetzung und die Sperre am Verteilergetriebe, die Sperre am Diffi haben nicht viele.

Jedenfalls habe ich noch keinen ohne Übersetzung und Sperre am Verteilergetriebe gesehen 🤔

Beitrag von „coala“ vom 25. Februar 2021 um 12:52

[Zitat von ratte321](#)

[...] Meiner Meinung haben alle die Untersetzung und die Sperre am Verteilergetriebe, die Sperre am Diffi haben nicht viele.

Jedenfalls habe ich noch keinen ohne Übersetzung und Sperre am Verteilergetriebe gesehen 🤔 [...]

Das ist/war beim 7L so, beim 7P aber eben nicht. Und den fährt unser "Steuermann" laut seinem Profil als Facelift 😊. Dass er damit hier im 7L-Thema eigentlich im falschen Fahrwasser steuert, das steht freilich auf einem anderem Blatt. Und vom Kurs abgewichen ist schon 2013 in Beitrag # 8 User "V8Fahrer".

Grüße

Robert

Beitrag von „ratte321“ vom 25. Februar 2021 um 13:21

Bei 7P bin ich raus da kann ich nicht mitreden, das war auf dem 7L bezogen 😞