

Hängerbetrieb Untersetzungsgetriebe 1. Gang - Motor dreht nicht

Beitrag von „Albatros“ vom 13. Juli 2006 um 21:31

Hallo zusammen,

habe an meinem Dicken einen Wohnwagen angehängt und wollte vom Campingplatz weg fahren. Da geht's ne Asphaltstraße recht steil hoch. Mein Benz 230T mit Automatik und 150PS Benziner ist mit dem selben Wohnwagen problemlos da hochgezogen.

So nun war der Dicke an der Reihe und ein paar Camperfreunde waren Zaungäste als ich mit Untersetzungsgetriebe, ohne Diff aber mit eingeschaltetem ESP (Traktion sollte ja auf Asphalt kein Thema sein) im 1. Gang losgefahren bin.

Das Gespann setzt sich in Bewegung aber der Motor dreht bei Vollgas nicht hoch. 1500 Umdrehungen - ich trete das Bodenblech durch und bete, dass der Dicke nicht stehen bleibt. Dann geht die Drehzahl langsam auf 2000 U und fällt im ächsten Moment wieder auf 1500 U ab.

Ich war heilfroh, als ich den Berg oben war - hab mich aber schon etwas geschämt.:(

Das ließ mir keine Ruhe. Ich hab mal auf gerader Asphalt-Strecke und ohne Anhänger nen Fahrversuch gemacht. LOW, ohne Diff, mit ESP und im 1. Gang. Nach dem Anfahren geht die Drehzahl bei Vollgas extrem langsam auf max 2000 U. Das gleiche im 2. Gang. Erst im 3. und höher wird der Motor wieder etwas drehfreudiger.

Sind die ersten beiden Untersetzungsgänge abgeregelt? 🤔

R5TDI - Schalter

Gruß Albatro

Beitrag von „dummytest“ vom 13. Juli 2006 um 23:43

Zitat von Albatros

Sind die ersten beiden Untersetzungsgänge abgeregelt? 🤔

R5TDI - Schalter

Gruß Albatro

definitiv: nein !!!

normalerweise 😞

Beitrag von „Hagen“ vom 14. Juli 2006 um 10:34

Da ist irgendetwas nicht in Ordnung. Der läuft nur mit dem Notprogramm. Frag mal Sandro. Der kennt das Problem.

Beitrag von „Albatros“ vom 18. Juli 2006 um 10:33

Hallo zusammen,
hallo Hagen,
danke für den Tip mit "Sandro", leider kann ich in der Benutzerliste keinen Sandro finden:(.
Wer kann mir auf die Sprünge helfen?

Die VW-Hotline meint auch das wäre nicht normal und mein Händler sollte mal schaun was da nicht stimmt. Also hab ich gleich nen Termin gemacht. Mein freundlicher will mal den Fehlerspeicher auslesen. Hoffe, da ist auch ein Fehler drin.

Ich hab noch mal nen Test mit der Untersetzung und im 1. Gang gemacht, damit ich dem Freundlichen die Syntome mal zeigen kann.

Gerade, feste Stercke, LOW 1. Gang: einkupeln bei 1000 U und dann Vollgas. Es dauert über 3 sekunden, bis der Motor auf 4000 U kommt.

Hat einer von Euch das schon mal ausprobiert?

Wäre Euch für eine Antwort dankbar, damit mich mein freundlicher nicht mit "ist doch normal"

abspeisen kann.

Grüße

Stefan alias Albatros

Beitrag von „jemy“ vom 18. Juli 2006 um 11:05

Sandro- **Sandokahn.** 

Beitrag von „salvatore“ vom 18. Juli 2006 um 11:08

Zitat von Albatros

Hallo zusammen,

hallo Hagen,

danke für den Tip mit "Sandro", leider kann ich in der Benutzerliste keinen Sandro finden:(.

Wer kann mir auf die Sprünge helfen?

Du mußt unter "Sandokahn" gucken"!

Die VW-Hotline meint auch das wäre nicht normal und mein Händler sollte mal schau was da nicht stimmt. Also hab ich gleich nen Termin gemacht. Mein freundlicher will mal den Fehlerspeicher auslesen. Hoffe, da ist auch ein Fehler drin.

Ich hab noch mal nen Test mit der Untersetzung und im 1. Gang gemacht, damit ich dem Freundlichen die Symtome mal zeigen kann.

Gerade, feste Stercke, LOW 1. Gang: einkupeln bei 1000 U und dann Vollgas. Es dauert über 3 sekunden, bis der Motor auf 4000 U kommt.

Habe das mal testweise in meiner Garage gemacht. Ist schon richtig so, weil er 100% Kraft anbietet und nicht Geschwindigkeit. (ok, ist nicht ganz technisch erklärt). Entscheidend ist ja die Kraft, die Du vom Stand weg benötigst (Gelände, Schleppen).

Hat einer von Euch das schon mal ausprobiert?

Wäre Euch für eine Antwort dankbar, damit mich mein freundlicher nicht mit "ist doch normal" abspeisen kann.

Grüße

Stefan alias Albatros

Alles anzeigen

Hallo Stefan ---> siehe oben!

Beitrag von „Albatros“ vom 18. Juli 2006 um 12:09

Hallo Christian,

soll das bedeuten, wenn ich den Wohnwagen in LOW, 1. Gang ziehe, dreht er nie höher als 1500 - 2000 U, weil der Dicke davon ausgeht, dass ja genügend Kraft vorhanden ist?

Oder wie soll ich Deinen Garagenversuch verstehen?

Es fühlt sich halt nicht gut an, wenn du eine Last den Berg raufziehen willst und der Motor hängt nicht am Gas. Meines Erachtens sollte der Motor bis in den Begrenzer laufen und ich bestimme mit dem Gaspedal die Drehzahl, oder?

Für mich hat sich der selbe Berg -im Vergleich zum Benz E230T- mit dem Dicken so angefühlt, als wäre ich auf einen Trabbi umgestiegen. Ich wollte schon meine Frau zum Schieben aussteigen lassen.

Gruß

Stefan

Beitrag von „bodo1966“ vom 18. Juli 2006 um 12:33

Hallo,

mische mich mal ein - ohne so Richtig Ahnung zu haben... 😊

Aber wenn ich das richtig sehe, ist der LOW-Modus wirklich nur als Getriebeuntersetzung zu verwenden, wenn wirklich extreme

Steigungen, gerne auch in Kombination mit Diff-Sperren.
Für das ziehen eines noch so schweren Anhängers käme ich nicht auf die Idee, in den LOW-Modus zu schalten.
Da sollten die anliegenden NM im Normalbetrieb doch allemal ausreichen. Und wenn es so steil ist, dass nur noch der LOW-Modus hilft, dann ist doch das gleichmässiges Ziehen der Last eher von Vorteil.
Im LOW-Modus den Motor hochdrehen zu wollen, macht doch keinen Sinn, oder???

Beitrag von „salvatore“ vom 18. Juli 2006 um 13:54

Zitat von bodo1966

Hallo,

Aber wenn ich das richtig sehe, ist der LOW-Modus wirklich nur als Getriebeuntersetzung zu verwenden, wenn wirklich extreme Steigungen, gerne auch in Kombination mit Diff-Sperren.
Für das ziehen eines noch so schweren Anhängers käme ich nicht auf die Idee, in den LOW-Modus zu schalten.
Da sollten die anliegenden NM im Normalbetrieb doch allemal ausreichen. Und wenn es so steil ist, dass nur noch der LOW-Modus hilft, dann ist doch das gleichmässiges Ziehen der Last eher von Vorteil. **Wobei: kannst Du dann tatsächlich noch was ziehen??**
Im LOW-Modus den Motor hochdrehen zu wollen, macht doch keinen Sinn, oder???

Alles anzeigen

Na das meinte ich auch! 😊
Guck doch mal [hier](#) - vielleicht hilft Dir das auch noch weiter!

Beitrag von „Albatros“ vom 18. Juli 2006 um 17:43

Hallo,

Und wenn im Handbuch steht, das man LOW dazu benutzen kann um schwere Lasten zu ziehen/rangieren? In meinem Fall ist wegen einer Bodenwelle quer zur Straße, am Ende der Steigung, langsames ziehen wichtig (Ausfahrt vom Campingplatz) - da ist LOW allemal besser als NORMAL mit schleifender Kupplung. Der 1. Straßengang wäre an dieser Stelle viel zu schnell. Auf der Landstraße fahre ich allerdings auch nicht in LOW!!! 😊

Mich macht es ja nur stutzig, dass ich nicht über 2000 U/min komme - die meiste Strecke mit gerade mal 1500 U/min und das bei VOLLGAS. Ich will ja nicht hochdrehen - wär mir aber wohler, wenn ich wüßte dass ich es könnte, wenn ich wollte.
So bin ich eben nicht sicher, ob nicht ein Fehler in der Motorelektronik vorliegt.

Na ja, mal schaun was mein freundlicher dazu sagt.

Gruß
Stefan

Beitrag von „agroetsch“ vom 18. Juli 2006 um 21:22

Zitat von bodo1966

[...]Für das ziehen eines noch so schweren Anhängers käme ich nicht auf die Idee, in den LOW-Modus zu schalten.

Hallo Bodo,

das könntest du auch gar nicht, selbst wenn du auf die Idee kämest 😊

(ich muss die Klappe aufreißen... in 4 Wochen hat es sich auch bei mir mit dem LOW-Modus 😊
)

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 09:28

Zitat von agroetsch

Hallo Bodo,

das könntest du auch gar nicht, selbst wenn du auf die Idee kämest 😄

(ich muss die Klappe aufreißen... in 4 Wochen hat es sich auch bei mir mit dem LOW-Modus 😊)

Wenn man das richtige Auto hat, braucht man das auch nicht... 🤖



Beitrag von „salvatore“ vom 19. Juli 2006 um 11:05

Zitat von bodo1966

Wenn man das richtige Auto hat, braucht man das auch nicht... 🤖



Naja, auf Feldwegen läßt sich der Q7 sicherlich ganz passabel bewegen. 😄

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 11:13

Zitat von salvatore

Naja, auf Feldwegen läßt sich der Q7 sicherlich ganz passabel bewegen. 😄

Feldweg???

Guckst Du....

Beitrag von „salvatore“ vom 19. Juli 2006 um 11:25

War ja nur ein Späßchen!

Bist Du das???

Wenn ja, alle Achtung, der Mann hat Herz. Der Wagen ist vier Wochen alt und schon ins Gehölz 🤔

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 11:33

Ja, war ich - letzten Sonntag in einer Spielwiese in OWL.
Hat riesigen Spass gemacht, auch wenn ich erst ein mulmiges Gefühl hatte und nassgeschwitzt war (trotz Klima 😓)

Die anwesenden "HardcoreOffroader" sind zwar nicht in Begeisterungstürme ausgebrochen, waren aber schon überrascht und beeindruckt, was das Dickschiff doch mit Sommerreifen im Gelände konnte. Und das neue Offroad-ESP kann zwar eine Sperre und den LOW-Modus nicht ersetzen, kommt aber mit der Traktion und dem Bremsverhalten immerhin in die Nähe... Und mit Luftfederung liegt die Bodenfreiheit ja zwischen T mit und T ohne LF...

Jetzt kämpfe ich damit, den Dreck aus allen Ritzen zu bekommen... 😓

Beitrag von „salvatore“ vom 19. Juli 2006 um 11:41

Nööööö, nix für mich.

Ich mach das erst, wenn die Chromräder auf Wintergummis getauscht wurden.

Viel Spaß mit Sonax & Co.; das Wetter soll ja schön bleiben! 😊

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 11:46

Mit Chromrädern wäre ich da sicher auch nicht hingefahren.
Aber auf die momentanen Alu's kommen ja dann die Winterreifen....

Werde das aber auch nicht jede Woche machen, dafür
hat er doch zu viele Ritzen und Sicken, wo der Dreck sitzt.
Warte nur auf einen richtigen Dauerregen, dann müsste sich das
ja von selbst erledigt haben... hoffe ich! 😄

Beitrag von „salvatore“ vom 19. Juli 2006 um 11:55

Ooops...

Da fällt mir gerade ein, dass ich gestern die Originalfelgen (für den Winter) vom Lackierer
geholte habe. Die sind jetzt in Wagenfarbe.

Ich werde mir das mit dem Gehölz nochmal in aller Ruhe durch den Kopf gehen lassen! 😊

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 12:13

Dann wird es ja langsam dünne...

Da musst Du Dir noch ein paar AT's oder MT's auf Stahlfelge holen... 🤖

Habe meine Felgen genauestens untersucht, haben nicht einen Kratzer
abbekommen.

Der Boden ist/war aber auch grösstenteils sandig, so war es eh kein Problem.

Und Büsche/Sträucher gibt es da auch nicht...

Beitrag von „salvatore“ vom 19. Juli 2006 um 12:25

Naja, so g*** aufs Gelände bin ich nicht. Das bisschen werd ich mit den Winterpneus schaffen. Mehr so aus Spaß mit meiner Gattin; no challenge. 😊

Beitrag von „bodo1966“ vom 19. Juli 2006 um 12:31

So wild wird es bei mir auch nicht werden, vielleicht mal bei dem einen oder anderen Treffen.

Dann freue ich mich auf Deinen ersten Bericht im Spätherbst... 🤖

Beitrag von „jemy“ vom 19. Juli 2006 um 13:34

Zitat von bodo1966

Der Boden ist/war aber auch grösstenteils sandig, so war es eh kein Problem. Und Büsche/Sträucher gibt es da auch nicht...

So sehe ich das auch ein.

Trocken und Sommerreifen.

Fahre doch einmal bei leichtem Matsch, dann kommt ein anderes Ergebnis dabei heraus.

Danach weißt du unter anderem auch, wie und wo, der hartnäckige Knaster überall sitzt und nie mehr abgehen will.

Nicht falsch verstehen, ich finde es super das du dir den Spaß gemacht hast.

Beitrag von „salvatore“ vom 20. Juli 2006 um 13:31

Zitat von bodo1966

So wild wird es bei mir auch nicht werden,
vielleicht mal bei dem einen oder anderen Treffen.

Dann freue ich mich auf Deinen ersten Bericht
im Spätherbst... 😊

Hai Bodo,

na schaumermal.. 😊

Beitrag von „Sandokahn“ vom 22. Juli 2006 um 16:00

Unsere Forumstechniker schweigen zum Thema seltsam seltsam

Beitrag von „Hofmayer“ vom 24. Juli 2006 um 10:59

Also wenn dein oller Daimler das ohne Untersetzung hinbekommen hat, dann kriegt das der Dicke erst recht hin. Auch ohne LOW.

Ich ziehe einen zwei Tonnen Anhänger ohne schwierigkeiten im High Modus. Bis jetzt ist mir noch keine Steigung begegnet die der nicht packt.

Aber zugegeben das mit der LOW Funktion habe ich auch schon ausprobiert.

Das Hochdrehen ist kein Problem. Steig mal deinem Freundlichen auf die Füße wenn der behaupten sollte das ist normal und er könnte nichts tun.

LOW habe ich bis jetzt nur im Steinbruch gebraucht.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 26. Juli 2006 um 17:35

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/5188-h%C3%A4ngerbetrieb-untersetzungsgetriebe-1-gang-motor-dreht-nicht/>

na noch keiner ne Idee ,vielleicht ist das mal wieder die berühmte VW Lösung " also vom Prinzip her funktioniert das , ABER....."

Beitrag von „Sandokahn“ vom 30. Juli 2006 um 14:15

@ hansasel kennst du denn jemanden , der auf dieses Problem eine kompetente Antwort weiß ,und ist nur der R5 oder auch der V6 oder V6TDI mit dieser "Schutzfunktion" fürs Getriebe ausgestattet ????

Beitrag von „Franks“ vom 31. Juli 2006 um 02:56

Ich habe es mal bei meinem V8 (Automatik) ausprobiert, allerdings ohne Hänger, sondern nur so mit der Untersetzung auf einem Parkplatz.

Da ist von irgendeiner Abregelung oder Drehzahlbegrenzung nichts zu spüren, fährt im Grunde ganz normal und schaltet die Gänge durch, das Ganze in einem insgesamt höheren Drehzahlniveau.

Gruß, Frank

Beitrag von „Mean-Andi“ vom 31. Juli 2006 um 10:00

Habs am Samstag probiert, meine erste Hängerfahrt mit dem Dicken :

Hänger 4 m , Leergewicht ca. 500 kg + 3 Motorräder a ca. 320 kg, + bissel Zubehör, mit 1,5 to. Gesamthängelast komme ich problemlos Steigungen von 10-12 % hoch (am Feldberg probiert) auch Anfahren am Berg etc. keinerlei Probleme.

Im Low-Modus mit Untersetzung dreht meiner sofort im 1. Gang hoch bis 4000, wobei dies gar nicht benötigt wird.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 1. August 2006 um 00:13

//EDIT hat hier gehts ums SCHALTGETRIEBE nicht um die AUTOMATIK

Beitrag von „darkdiver“ vom 1. August 2006 um 08:36

Zitat von Sandokahn

falls es noch nicht jeder mitbekommen hat hier gehts ums SCHALTGETRIEBE nicht um die AUTOMATIK

Hallo Sandro,

was soll das Geschreie, das ist hier fehl am Platz 

Grüße

Eric

Beitrag von „Albatros“ vom 3. August 2006 um 12:58

Hallo,

war beim freundlichen.

Fehlerspeicher sei leer. Und der Meinstert konnte bei einer Probefahrt nix finden - wie denn auch, ohne Hänger?

Aber, die Motorsteuerung würde über den el. Anschluß an der Anhängerkupplung den Hängerbetrieb erkennen und dann die Leistung abregeln um Schäden vorzubeugen.[Blockierte Grafik: <http://touareg-freunde.de/forum/images/smilies/EEK.gif>]

Ob ich das allerdings glauben soll?

Wenn ich das nächste mal den Wohnwagen anhängen werde ich einfach mal den Stecker nicht anschließen und mal verschiedene Tests fahren.

Ob der Motor auch abgeregelt wird wenn ich einen Fahrradträger an der Anhängerkupplung

montiere?[Blockierte Grafik: <http://touareg-freunde.de/forum/images/smilies/cool.gif>]

Grüße

Stefan

Beitrag von „Franks“ vom 3. August 2006 um 13:13

Da verstehe ich dann die Logik nicht so ganz. Die zusätzliche Last des Hängers verhindert doch auf ganz natürliche Weise ein schnelles/schädliches Hochdrehen des Motors, warum dann die Leistung noch künstlich reduzieren, genau dann, wenn man sie braucht?

Ohne Anhänger kann man dann problemlos in den Begrenzer drehen?

Gruß, Frank

Beitrag von „Sandokahn“ vom 3. August 2006 um 13:20

Zitat von Albatros

Hallo,

war beim freundlichen.

Fehlerspeicher sei leer. Und der Meinster konnte bei einer Probefahrt nix finden - wie denn auch, ohne Hänger?

Aber, die Motorsteuerung würde über den el. Anschluß an der Anhängerkupplung den Hängerbetrieb erkennen und dann die Leistung abregeln um Schäden vorzubeugen.[Blockierte Grafik: <http://touareg-freunde.de/forum/images/smilies/EEK.gif>]

Ob ich das allerdings glauben soll?

Wenn ich das nächste mal den Wohnwagen anhänge werd ich einfach mal den Stecker nicht anschließen und mal verschiedene Tests fahren.

Ob der Motor auch abgeregelt wird wenn ich einen Fahrradträger an der Anhängerkupplung montiere?[Blockierte Grafik: <http://touareg-freunde.de/forum/images/smilies/cool.gif>]

[Albatros](#): Da scheint bei Deinem Dicken tatsächlich ein Problem vorhanden zu sein. Ich nehme nicht an, dass die Drehzahlbegrenzung etwas mit dem Anhänger zu tun hat.

Gruss carry_ch

Beitrag von „Sandokahn“ vom 5. August 2006 um 13:42

hmhhh also ich kenne bis jetzt 4 T bei denen die Abreglung ist ,vielleicht weil deiner ein "Schweizer" ist.

aber gut das du das geschrieben hast ,stärkt meine Pos.

kannst du vielleicht mal testen wie es an extremen Steigungen sich verhält ,da fallen die mir bekannten ab bis auf 600 u/min wohl gemerkt in LOW mit eingelegten 1.Gang.

Beitrag von „carry_ch“ vom 6. August 2006 um 08:47

Zitat von Sandokahn

kannst du vielleicht mal testen wie es an extremen Steigungen sich verhält ,da fallen die mir bekannten ab bis auf 600 u/min wohl gemerkt in LOW mit eingelegten 1.Gang.

Habe das Ganze heute Morgen an einer extremen Steigung UND nochmals auf der Ebene versucht. Folgendes ist mir im Vergleich zum Normalmodus aufgefallen: Er dreht TATSÄCHLICH ca. 30% langsamer hoch. Es ist zwar immer die normale Kraft vorhanden (in Bezug zur jeweiligen Drehzahl), aber er dreht einfach "gemächlicher" hoch. Er regelt jedoch nirgends ab und fällt auch nicht auf 600U/min zurück. Die Drehzahlbegrenzung hingegen ist im LOW-Modus ausser Betrieb! Er dreht und dreht und dreht...

Meiner Meinung nach macht das langsamere Hochdrehen "irgendwie" auch Sinn. Im Gelände auf losem Untergrund würde das schnelle Hochdrehen wohl nur durchdrehende Räder verursachen bzw. einen Eingriff der Elektronik bewirken um das Durchdrehen zu verhindern... Das sachte Hochdrehen lässt dem Fahrzeug im Gelände eher die Möglichkeit Gripp zu bekommen.

Etwas Anderes ist mir hingegen aufgefallen: Wenn man eingekuppelt hat und am Gasgeben ist (egal welche Gaspedalstellung) und dann gleichzeitig leicht auf die Bremse drückt ohne vom Gas zu gehen, greift der Bremsassistent ein und bremst stärker als man das Pedal drückt! Wenn man dann das Gas loslässt, bremst der Bremsassistent weiter, löst aber den Bremsdruck langsam wieder!

Ist es u.U. möglich, dass Du beim Bergauffahren (unbewusst?) Deinen linken Fuss leicht auf dem Bremspedal hattest? Das würde dann auch erklären, warum sich die Drehzahl abgesenkt hat...

Ansonsten weiss ich leider auch keine Lösung 😞

Gruss carry_ch

Beitrag von „Sandokahn“ vom 6. August 2006 um 17:32

so so also bricht die Drehzahl nicht ein ,dann scheint es wohl ein Problem deutscher Ts zusein. auf der Bremse war ich nicht ehr mit dem Rechten Fuß kurz vor dem Kühler klar ist es von Vorteil wenn der Motor langsamer hoch dreht ,aber wenn bei einer 35% Steigung die Drehzahl in LOW 1 bis auf Leerlauf abfällt und der Motor auch kein Gas mehr nimmt ist irgendwas falsch programmiert .

Beitrag von „Albatros“ vom 10. August 2006 um 20:20

Hallo,

die Sache mit der abgereglten Leistung lässt mir keine Ruhe. Ich will ja mit dem Dicken keine Rennen Fahren, aber immer mit dem rechten Fuß ins leere treten macht auch nicht wirklich Spaß. Ich hab einfach das Gefühl dass der Motor nicht frei hochdreht. Aber mit Gefühlen komme ich bei meinem freundlichen nicht weit. Deshalb habe ich verschiedene Situationen ausprobiert und geschaut, wie der Motor dabei reagiert.

Versuch Nr. 1

Untersetzung 1. Gang, ebenes Gelände - einkuppeln und den motor im Leerlauf blubbern lassen (800U/min). Jetzt Vollgas. Bei mir dauert es dann 4 Sekunden bis die Drehzahl nahezu **linear** auf 4500U/min kommt - fühlt sich an als hält einer fest! Schaltet man jetzt die Gänge hoch bis in den 4. Gang, bleibt der langsame, lineare Drehzahlanstieg.

Das kann ja durchaus von VW so gewollt sein. Aber jetzt kommt's.

Versuch Nr. 2

Untersetzung 1. Gang, ebenes Gelände - aber jetzt bei 1800U/min recht zügig einkuppeln und Vollgas. Der Drehzahlmesser schießt in den roten Bereich und es geht mächtig nach vorne. Hochschalten und wieder Vollgas. Der Dicke geht ab wie nix.

Wo bei Versuch Nr. 1 die Drehzahländerung von 1800U auf 4500U 2 Sekunden gedauert hat, ist bei Versuch Nr. 2 die gleiche Drehzahländerung innerhalb einer halben Sekunde erledigt und die Spuren sind auf dem Schotter zu sehen.

Ähnlich ist es ohne Untersetzung, wenn man z.B. im 2. Gang bei 1000U abbiegt und dann Gas giebt. Da kannst Du Vollgas geben und doch tut sich nix. Es dauert wieder 2 Sekunden bis der Dicke auf 1600U kommt und anfängt zu beschleunigen und dann mit 1800 noch mal nen Satz macht. Hier ist dann von linear nix mehr zu spüren. ein bockiger Gaul ist nix und die Mitfahrer sind nur am Kopfnicken.

Wenn ich an einer **mäßigen** Steigung im 1. Gang ohne Untersetzung anfahren will, muß ich min 1600U drehen bevor ich einkupple, sonst kann ich die Anfahrhilfe nicht überwinden und er würgt sich ab.

Ich habe versucht im Internet ein Leistungsdiagramm zu finden (leider ohne erfolg) - vielleicht ist ja die Motorcharakteristik wirklich so.

Bei einem Diesel hätte ich mehr Leistung im unteren Drehzahlbereich erwartet.

So ein tolles Auto immer mit 2000U im 1. Gang aus der Seitenstraße auf die Hauptstraße zu fahren, damit ich mich mit 400Nm in den fließenden Verkehr einordnen kann ist nicht mein Stil.

Auf jeden Fall fällt es mir schwer zu beurteilen ob das beim R5TDI eben so ist oder ob da wirklich was faul ist. Mein freundlicher sagt: "wir können nichts feststellen".

Sandro, bei mir regelt er die Drehzahl auf 800U ein, fällt aber zuvor auf 600U zurück.

Das Beste wird sein, ich leihe mir mal einen gleichen T zur Probefahrt. Nur der direkte Vergleich wird's zeigen.

Oder ich steige auf den V6 um. Oder ich lebe mit dem Wermutstropfen - Leistung hin oder her, mein Dicker ist einfach klasse.

Grüße
Stefan

Beitrag von „Sandokahn“ vom 10. August 2006 um 22:14

hallo Albatros

bei mir gestaltet sich die Sache ähnlich

einkuppeln in LOW 1.Gang bei 800 u/min vollgas geben Motor dreht langsam hoch zu langsam das selbe im 2 ten Gang

dafür geht im 3.gang richtig die Post ab.

das Problem ist , wenn du an einem steilen Hang größer 20 % versuchst zu beschleunigen geht der Drehzahlmesser runter und je steiler es wird desto mehr ,bei gemessenen 30 % fällt er schon unter 1500 U/min und du kannst nix dagegen tun ,bei 35%fällt er bis 600 ab um sich dann mit 800 U/min also bei Standgas der Berg hochzuquälen.

Mein momentaner Wissensstand ist , das es nicht am Motor liegt sondern,das VW beim Schalter irgendeine "Begrenzung" eingebaut hat um das Getriebe zu schützen so die Auskunft aus WOB

Wenn der Außendienstler ,der für unseren Bereich zuständig ist aus dem Urlaub kommt trifft er sich mit mir deswegen . Ich bin der Meinung das es kein Problem darstellen sollte diesen Bug zu eliminieren .Ich hab ja nicht dgegen wenn der Touareg in den unteren Gängen der Untersetzung sanfter Gas annimmt ,aber er muß eben auch Gas annehmen ,und nicht bei Standgas rumhusten und den Fahrer zum Gespött einer Offroadveranstaltung oder ähnlichen zu machen .

man stelle sich vor am Hacken hängt ein 3500 kg Boot welches aus dem H²O geslippt werden soll und die Kiste verreckt beim rausziehen in der Untersetzung.

mein entschluß steht fest entweder die VW-Programmierer bringen der Kiste bei Gas anzunehmen oder es war mein 2ter und letzter Touareg.

Beitrag von „MemphisStein“ vom 11. August 2006 um 06:40

Hallo Albatros,

komm doch zum Treffen am 09.09.06 zum Camp4Fun, da werden genug Vergleichs-Dicke da sein.

Beitrag von „mike“ vom 11. August 2006 um 12:04

au ja... mit hänger durchs gelände 😄

Beitrag von „MemphisStein“ vom 11. August 2006 um 17:20

Zitat von mike

au ja... mit hänger durchs gelände 😄

Geht bestimmt auch oder? 🤖

Ich kann´s leider nicht testen, habe keine Anhängerkupplung. 

Beitrag von „Sandokahn“ vom 11. August 2006 um 18:22

Es sollte doch genug Handschalter im Forum geben auch V6 und V6TDI würde mich interessieren ob es bei denen genau so ist .

Beitrag von „agroetsch“ vom 11. August 2006 um 19:18

Hallo,

also ich kann mich an einen solchen Effekt nicht erinnern. Soo oft war ich zwar nicht im Dreck, aber ich denke da an den "Muthügel" in Dörnitz den ich auch im fünften Anlauf nicht hochgekommen bin. Da musste der R5 schon ziemlich ackern!

Aber mein R5 war ja auch ein 2003er... Vielleicht ist diese "Schutzfunktion" erst später einprogrammiert worden??

Beitrag von „Sandokahn“ vom 12. August 2006 um 00:15

Danke Armin wenigstens einer wo beim Thema bleibt

Beitrag von „salvatore“ vom 12. August 2006 um 11:04

Ich habe das jetzt einmal bei meinem Automatik ausprobiert (ohne Hänger, da keine Vorrichtung!):

im "D"-Modus fährt der Kerl nur mit der 2.ten los, ich muß über die manuelle Schaltgasse auf den 1. Gang runterschalten. Der Motor dreht etwas langsamer und auch weiter rauf. Der Schaltpunkt zur zweiten ist normal; er bleibt auch sehr lange im 2. Gang (dreht langsamer hoch). Geschwindigkeit im 2-ten bei ca 4000 U/min liegt bei etwa 20 km/h.

Vielleicht konnte ich etwas helfen! 😊

Beitrag von „Sandokahn“ vom 12. August 2006 um 17:34

eigentlich dreht es sich ja um die Handgeschalteten Touaregs aber ,deine Beobachtungen stützen meine ,welche ich mit den Expierience Touaregs gemacht habe .Beim Automatik funktioniert es und beim Schalter nimmt der Motor nicht richtig Gas an.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 2. September 2006 um 15:23

Also nachdem ich nun gestern ein Gespräch mit dem techn Außendienst von VW hatte ist jetzt einiges klarer.

Das Drehmoment wird beim R5 mit Schaltgetriebe begrenzt um den Rest des Antriebsstrangs vor Lastspitzen zu schützen ,da beim 5 Zylinder andere Achseantriebe und Bremsen verwendet werden.

Wegprogrammieren lässt sich das nicht.

nun stellt sich die Frage schafft der R5 Handschalter die 100% wenn doch das Drehmoment und die Motorleistung begrenzt wird.

Also falsches Auto gekauft 🚗🚗🚗🚗🚗🚗

Beitrag von „carry_ch“ vom 2. September 2006 um 16:42

Zitat von Sandokahn

Also nachdem ich nun gestern ein Gespräch mit dem techn Außendienst von VW hatte ist jetzt einiges klarer.

Das Drehmoment wird beim R5 mit Schaltgetriebe begrenzt um den Rest des Antriebsstrangs vor Lastspitzen zu schützen ,da beim 5 Zylinder andere Achsantriebe und Bremsen verwendet werden.

Wegprogrammieren lässt sich das nicht.

nun stellt sich die Frage schafft der R5 Handschalter die 100% wenn doch das Drehmoment und die Motorleistung begrenzt wird.

Wird WIRKLICH die Leistung und das Drehmoment begrenzt? Oder verläuft ganz einfach die Steilheit der Leistungs- und Drehmomentkurve etwas flacher bis zum Maximum? Das würde die Mechanik ebenfalls vor Lastspitzen schützen. Die 100% würde er somit auch schaffen, da er ja die volle Leistung hat, diese aber nur langsamer erreicht. Aber auch mit etwas weniger Leistung sollten 100% möglich sein.

carry_ch

Beitrag von „Sandokahn“ vom 2. September 2006 um 18:15

Zitat von carry_ch

Wird WIRKLICH die Leistung und das Drehmoment begrenzt? Oder verläuft ganz einfach die Steilheit der Leistungs- und Drehmomentkurve etwas flacher bis zum Maximum? Das würde die Mechanik ebenfalls vor Lastspitzen schützen. Die 100% würde er somit auch schaffen, da er ja die volle Leistung hat, diese aber nur langsamer erreicht. Aber auch mit etwas weniger Leistung sollten 100% möglich sein.

carry_ch

Die Leistung und das Drehmoment wird begrenzt auf wieviel Prozent hab ich allerdings nicht erfahren .

Meiner bricht bei 30% Steigung bis auf 1200U/min ein bei 33% fällt er schon unter 800 U/min

Beitrag von „FrankS“ vom 2. September 2006 um 18:53

Begrenzt wird allerdings nur das Drehmoment, die Leistungsbegrenzung ergibt sich dann ganz automatisch, da sich die Leistung als Produkt aus Drehmoment und Drehzahl ergibt.

Gruß,

Frank

Beitrag von „Sandokahn“ vom 2. September 2006 um 19:26

Zitat von FrankS

Begrenzt wird allerdings nur das Drehmoment, die Leistungsbegrenzung ergibt sich dann ganz automatisch, da sich die Leistung als Produkt aus Drehmoment und Drehzahl ergibt.

Gruß,

Frank

Hast recht ist aber trotzdem Gülle

Beitrag von „MemphisStein“ vom 2. September 2006 um 19:58

Hallo,

hat der Dicke denn nun die vom Werk versprochene Leistung, oder nicht?

Wenn ja, verstehe ich nicht das Problem nicht ganz. 🤔

Beitrag von „Sandokahn“ vom 2. September 2006 um 21:34

Zitat von MemphisStein

Hallo,

hat der Dicke denn nun die vom Werk versprochene Leistung, oder nicht?

Wenn ja, verstehe ich nicht das Problem nicht ganz. 🤔

Das Problem ist , das beim R5TDI mit SCHALTGETRIEBE in den unteren Gängen in LOW also der Untersetzung das Drehmoment und die Leistung limitiert wird ,und da hast du dann ein Problem wenn du 3500kg wegziehen willst oder die besagten 100 % Steigung bezwingen willst. Und das eigentlich nur weil VW kein wohl kein Vertrauen in die Mechanik hat. Die 174 PS hat er schon ,nur nicht da wo man sie vielleicht irgendwann mal braucht.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 15. September 2006 um 01:27

Wer hat mal eben eine 100% Steigung zum testen übrig ????

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 4. Mai 2017 um 20:38

Hallo,

ich war mit meinen 2.5RTDI Schalter das erste Mal beim TF Treffen im Knüllwald.

Der T1 hat super funktioniert!

Jetzt meine Frage:

Untersetzung EIN

ESP AUS

Einfahrdrehzahl in die Steigung ca. 2.200 konstant

Dann fing mal ein Rad an den Grip kurz zu verlieren ging aber ohne Probleme weiter.

Der Motor regelte egal was ich machte die Drehzahl auf 1.200 ein und fuhr sehr gemütlich ausdauernd die Steigung hoch. Ich konnte machen was ich wollte es änderte sich nichts. 🤔

Ist das normal? Und wenn ja warum? Schonung vom Getriebe? Fährt man in eine Wasserrinne

und er verliert den Grip auf allen vieren, dann stirbt er ab??? Was soll das denn.
Vielleicht kann mir jemand einen Tipp geben.

Problem zwischen Rückenlehne und Lenkrad? 🤖

Grüße
2.5Ranfänger

Beitrag von „coala“ vom 5. Mai 2017 um 08:54

[Zitat von 2.5Ranfänger](#)

[...] Der Motor regelte egal was ich machte die Drehzahl auf 1.200 ein und fuhr sehr gemütlich ausdauernd die Steigung hoch. Ich konnte machen was ich wollte es änderte sich nichts. 🤖

Ist das normal? Und wenn ja warum? Schonung vom Getriebe? [...]

Servus,

habe das mal hier eingliedert, denn der Hintergrund für die Leistungsbegrenzung in dieser Situation ist derselbe.

Grüße
Robert