

Luftfederung mit adaptivem Wankausgleich

Beitrag von „Hans-Murphy“ vom 31. Mai 2007 um 11:45

Bodenfreiheit bei Luftfahrwerk:

Habe mal das Handbuch an den PC geholt (alles ca. Angaben).

- normale Luftfederung mit Dämpfungsregelung (weich - mittel - straff)

.... - Lade-Level (feststehendes und tiefstes Niveau) : **160mm** Bodenfreiheit

.... - Straßen-Level (geschw.-abh. Regelung) : **220mm**, ab 140km/h **195mm**, ab 190km/h
185mm Bodenfreiheit

.... - Offroad-Level : **240mm** Bodenfreiheit

.... - X'tra-Level ((feststehendes und höchstes Niveau) : **300mm** Bodenfreiheit

- Luftfedersportfahrwerk (= mit Wankausgleich) mit Dämpfungsregelung. Hier beeinflusst die Dämpfungsregelung zusätzl. auch das Niveau des TReg.

- "Komfort" = Bodenfreiheit wie oben ohne Wankausgleich

- "Auto"

.... - Lade-Level (feststehendes und tiefstes Niveau) : **160mm** Bodenfreiheit

.... - Straßen-Level (geschw.-abh. Regelung) : **200mm**, ab 140km/h **190mm**, ab 190km/h
185mm Bodenfreiheit

.... - Offroad-Level : **220mm** Bodenfreiheit

.... - X'tra-Level ((feststehendes und höchstes Niveau) : **280mm** Bodenfreiheit

- "Sport" = Bodenfreiheit wie bei "Auto".

Vielleicht klärt dies einiges.

Abgesehen davon finde ich die Luftfederung MIT Wankausgleich absolut Spitze (Obwohl mir der Vergleich fehlt, habe im TReg bisher nix anderes erfahren). Ferner liegt er im Auto-Mode 20mm tiefer auf der Straße was eindeutig der Optik zugute kommt.

Viele Grüße

Hans