



Sammelbestellung LED-Tagfahrleuchten

Beitrag von „gts2“ vom 23. Januar 2008 um 08:15

[Zitat von Bernd S](#)

Hi.

Ich habe einen Kompletten Satz (neu) im Keller liegen, werde ihn jedoch nicht einbauen.

Sieht zwar  aus, aber die Hälfte der Kühlfläche der Ladeluftkühler ist dadurch verdeckt. 

Das ist es mir dann doch nicht wert.....

yepp, das ist der knackpunkt:

wie stark wirken sich die S6-TFL auf die ladelufttemperatur in der praxis aus?

beim beschleunigen, kurzen sprints wird sicherlich kaum was zu merken sein, bei längeren vollastpassagen (schnelle fahrt auf der AB) wird event. die ladelufttemp. mangels ausreichenden luftstroms mit der zeit doch höher ansteigen können als ohne TFL's.

wenn es der fall wäre, wären leistungseinbussen der fall.

wäre interessant beim T ausgerüstet mit TFL's mal mittels vagcom die ladeluft temp bei z.b. 1 minute vollast auf der AB zu logen. unter berücksichtigung der aussentemp (wird ebenfalls im vagcom angezeigt) hätte man so einen vergleichswert - deltaT aussen- zu ladelufttemp. dann den selben test mit einem gleichmotorisierten T ohne TFL's fahren. deltaT abweichend um bis zu 3°C kann man in der praxis vernachlässigen (messtoleranz, serienstreuung der aggregatte, faktoren wie luftfeuchte, wind etc.). was darüberhinaus geht, fängt an leistung zu kosten...

rein subjektive aussagen (ich merke nix o.ä.) sind ohne jede bedeutung, da es sich dabei um grössenordnung von vielleicht 5-15ps handeln könnte und da machen faktoren wie z.b. auch schon ein minimaler gegen-/rückenwind, geringe, kaum wahrnehmbare steigung oder gefälle weit mehr aus.

könnte den serien-deltaT-wert für 2006er V10 dpf liefern. jetzt bräuchten wir nur noch jemanden mit einem vergleichbaren V10 (NICHT gechippt o.ä.) jedoch mit installierten TFL's, der seinen wert ermitteln könnte...