

Technik des Luftfahrwerks

Beitrag von „Sami“ vom 25. März 2010 um 14:53

Zitat von SOA

Das ist alles relativ. In Sport sind die Dämpfkkräfte im zeitlichen Mittel höher als in Normal und Comfort und damit ist auch die Belastung höher.

Absolut sind die Belastungen mit Luftfeder, auch in Sport, immer wesentlich geringer als mit dem Stahlfahrwerk.

Das macht man sich ja unter anderem bei LKWs mit empfindlicher Ladung zu Nutze. Ausserdem ist die Strassenbelastung durch LKW (und PKW) mit Luftfederung deutlich geringer.

Im Maschinenbauer Jargon sind die dynamischen Radlastschwankungen mit einer Luftfederung mit geregelter Dämpfung im zeitlichen Mittel geringer. Im zeitlichen Mittel meint hier die durchschnittlichen Dämpfkkräfte, da die absoluten Dämpfkkräfte, die die geregelte Dämpfung stellen kann, höher sind als die eines unregulierten Fahrwerks. Das unregulierte Fahrwerk ist ja immer nur ein Kompromiss zwischen Komfort und Fahrsicherheit. Das geregelte Fahrwerk kann beides, niedrige Dämpfkkräfte für den Komfort und hohe Dämpfkkräfte für den Fahrkomfort, je nach Strassenzustand und Fahrsituation.

Viele Grüße

Sven



Erstmal herzlichen Dank mir eine Erklärung zu versuchen!

Ich gebe zu nicht wirklich alles zu 100% verstanden zu haben.

Letztendlich wollte ich wissen (Laie halt!), ob das Dämpfersystem im Sportmodus eher einen Schaden nehmen kann als im Automodus. Das durch die straffere Dämpfung eine höhere Belastung an Karosserie und sämtliche Teile am Fahrzeug gegeben ist, ist ja logisch.

Aber wie steht es da mit dem Dämpfersystem (Luftbalken etc.)?