

Entscheidungshilfe: Normalfahrwerk - Luftfederung

Beitrag von „coala“ vom 22. Januar 2018 um 12:29

[Zitat von alterschlingel](#)

[..] Ich fahre weder Hängerbetrieb, noch hohe Dauergeschwindigkeiten, wir sind eher die gemütlichen Fahrer mit V-Max 120 - 130 km/H, wenn es in denn Urlaub geht. [...] Sportlichkeit erwarte ich weder vom einen, und schon gar nicht vom Touareg. [...]

Servus,

unter diesen Voraussetzungen bist du mit dem Stahlfahrwerk sicher gut bedient 🤖 und ich würde es dann an deiner Stelle auch nehmen.

Der Zugewinn an Fahrstabilität (und Sicherheit bei Notbremsvorgängen und Ausweichmanövern), speziell auf der AB und bei höheren Geschwindigkeiten ist bei einem Fahrzeug mit derart hohem Schwerpunkt und Gewicht allerdings deutlich gegeben. Bei beinahe schon gegenteilig lautenden Kommentaren muss ich ganz klar davon ausgehen, dass wohl schlichtweg bislang die praktische Vergleichsmöglichkeit zur anderen Variante gefehlt halt; anders sind derartige Einschätzungen einfach nicht zu erklären.

Absichtlich schlecht abgestimmt hat VW das Standard-Fahrwerk ganz sicher nicht, in der Innenstadt und auf Landstraßen merkst du - bei zivilisierter Fahrweise - praktisch keinen Unterschied. Der Abrollkomfort hat viel mehr mit Reifenquerschnitt zu tun und auch bis zu gewissen Grenzen mit dem Reifen an sich. Je geringer der Querschnitt, desto stuckeriger wird es bei Querfugen und Schlaglöchern. Da hilft auch die Luftfederung nur sehr wenig, da(s) wird gerne übertrieben/überschätzt, was den hier kaum vorhandenen Vorteil betrifft 😞 Die Stahlfeder an sich hat den exakt gleichen Komfort, im Gegenteil sogar ein geringeres Losbrechmoment als ein Luftfelderbalg wie er in seiner Abrollkonstruktion beim Touareg verbaut ist. Den (geringen) Unterschied macht die Dämpferabstimmung, die halt bei der LuFe-Variante bei geringer Geschwindigkeit in Richtung weicher Zug- und Druckstufe verschoben wird. Aber wie gesagt, da sind die Unterschiede nur marginal. Die Annahme, eine LuFe sei besonders komfortabel, ist technisch gegenüber einer Schraubenfeder nicht zu begründen. Diese "Erkenntnisse" rühren in erster Linie aus dem Nutzfahrzeugbereich her, wo reibungsintensive Blattfedern durch Luftfedern ersetzt wurden - und hier trifft der Komfortzugewinn auch in erheblichem Maße zu. Ein Touareg mit Stahlfedern und den adaptiven Dämpfern aus dem LuFe-Fahrwerk böte einen sehr ähnlichen Fahrkomfort bei normaler Zuladung. Das ist auch gut bei anderen Fahrzeugen mit derartiger Konstruktion (Stahlfedern + adaptive Dämpfer) im Vergleich zum Standard-Fahrwerk erkennbar. Als Beispiel seien hier Porsche Macan, Audi Q5 oder der neue Tiguan genannt (die kenne ich in jeweils beide Varianten), der Unterschied beschränkt sich auch hier stets auf höhere Fahrstabilität bei

dynamischen Fahrmanövern und eine insgesamt Verringerung der Nick- und Wankbewegungen durch gezielte Variation von Dämpfer-Zug- und Druckstufe in annähernder Echtzeit.

Grüße
Robert