

-

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 6. März 2020 um 16:03

Hallo nochmal

Nur um es auszuschliessen:

Bist Du Erstbesitzer des Fahrzeuges und habt ihr in letzter Zeit irgendetwas am Fahrzeug, speziell am Fahrwerk gemacht?

Laut dem SSP ist es so, dass die Dämpferhärte durch den anliegenden Strom verändert wird. Bei 0 Strom ist die Kennlinie im Mittel, bei viel Strom hart, bei wenig Strom weich.

Jetzt müsste man mit VCDS herausfinden, wieviel Strom an welchem Dämpfer anliegt, um zu sehen ob alle Dämpfer gleich hart sind oder vielleicht nur einer verrückt spielt und alle anderen overruled. Oder aber, wie schon erwähnt, einer der Beschleunigungssensoren hat aufgegeben. Allerdings ist mir noch nicht ganz klar in welche Richtung sich das dann ändert. Wenn ich das SSP richtig verstanden habe, ergibt eine hohe Beschleunigung eine Dämpferverstellung nach hart. Wie aber der Sensor misst und ob das dann direkt an die Dämpfer geht oder übers Steuergerät: 🤔

Die Kennfelder sind in der Niveauregelung hinterlegt.

Und es gibt einen Hinweis im SSP, dass in bestimmten fahrdynamischen Zuständen (Längs- und/oder Querdynamik) die Regelung ausser Kraft gesetzt wird und die Dämpfer nach Hart verstellt werden.

BTW gibts nur an der Vorderachse Radbeschleunigungssensoren. Der Phaeton hatte 4 davon.

Ich hoffe, es sind jetzt alle nicht noch mehr verwirrt. 🤔

Also ich würde mal die Messwertblöcke der Dämpfer auslesen und schauen, ob die gleich sind. Du schreibst, die Niveauänderung geht langsam von statten. Das könnte ein Hinweis auf die CDC- Ventile sein. Vielleicht hilft ihnen ein leichter Schlag auf den Hinterkopf, damit sie sich wieder erinnern, welche Aufgabe sie haben. Sozusagen ein "Technical Knock". Das hat schon so manches wieder zum funktionieren gebracht. Wenn auch nur eine begrenzte Zeit lang.

Viel Erfolg,