

Luftfahrwerk Wankstabilisierung

Beitrag von „coala“ vom 18. Juli 2020 um 14:11

Zitat von SOA

[...] eine sehr geringe Stabilisierung einstellt und der Komfort gut ist und bei Kurvenfahrt höhere Kräfte mit hoher Stabilisierung.

Die Gedanken sind richtig, aber verkehrt herum gedacht 😊 .

Die steifere Achse bestimmt die Steuertendenz, weil dort die Radlastdifferenz am höchsten ist. Die steifere Achse muss mehr Gewicht, als die Weichere abstützen und erreicht eher das Schräglaufmaximum und auch den Grenzbereich.

D.h. um Untersteuern zu vermeiden, muss die Vorderachse weicher und die Hinterachse härter gestellt werden. [...]

Servus Sven,

ich darf mal korrigieren:

1.) In Geradeausfahrt sind die Stabilisatorhälften beim eAWS *komplett* entkoppelt.

2.) Deine Erklärung bezüglich Unter- und Übersteuern ist eben komplett verkehrt herum - beim Touareg. Im Ansatz schon richtig, mit weich / hinten vorne in Bezug auf die Stabis (wobei hier auch zig andere Faktoren eine Rolle spielen, wie Gewichtsverteilung, Spurweite, Sturz der Räder, Drehmomentaufteilung VA / HA, Federrate, Federweg...), jedoch kenne ich beim Touareg beide Fahrzeuge aus eigener Erfahrung und (leider) habe die Herren Fahrwerker die eAWS eben so abgestimmt, dass das Fahrzeug die untersteuernde Charakteristik beibehält, sprich, die legen mehr Stabi-Wirkung auf die Vorderachse.

Merkt man auch sofort im direkten Vergleich beim Einlenken, dass an der VA sofort Gegenmoment (und zwar dauerhaft in der Kurve) aufgebaut wird. Das führt zwar zu einem tollen Einlenkgefühl (s.o.), aber eben auch zum deutlichen Untersteuern, wenn man es darauf anlegt. Gut, die übliche (und unproblematische) Abstimmung für heutige "Normalfahrzeuge", aber ich hätte mir ein bisschen Neigung zum Übersteuern gewünscht, wobei man im Gesamtpaket nicht meckern kann, das Fahrwerk ist m.E. schon enorm gut gelungen.

<https://www.youtube.com/watch?v=owEB-LbiHQA>

Grüße

Robert

P.S.: Arndt kannst du gerne privat anschreiben.