

Luftfederung oder Stahlfeder m. Sportfahrwerk?

Beitrag von „mudder3er“ vom 6. November 2005 um 12:39

Hallo,

zunächst einmal hat Luftfederung nichts mit "Prinzen auf Erbsen" zu tun.

Der Begriff Luftfederung wird irrtümlich immer wieder mit besonders sanfter Federung suggeriert. Dies trifft auf keinen Fall zu.

Die Luftfederung bietet gegenüber der herkömmlichen Stahlfederung mehr Möglichkeiten der Fahrwerkseinstellung.

Die herkömmliche Stahlfederung ist sie denn einmal geordert und eingebaut nicht sofort änderbar. Der Dicke hat eben ein

- tiefergelegtes Sportfahrwerk
- höhergelegtes Expeditionsfahrwerk
- standardisiertes Fahrwerk für alle Gegebenheiten

Die Luftfederung bietet eben die Einstellmöglichkeiten auf

- Lade-Level = tiefstes Niveau 160mm
- Straßen-Level = automatische geschwindigkeitsabhängige Regelung 185-220 mm
- Offroad-Level = ebenfalls geschwindigkeitsabhängige Regelung 240mm
- X'tra-Level = feststehendes und zugleich höchstes Niveau 300 mm

Somit ist eine Einstellung des Luftfahrwerks in der Bodenfreiheit von 160 mm bis 300 mm jederzeit möglich.

Dies kann keine Stahlfederung!

Für den extrem sportlichen Fahrer bietet sich dann noch eine Tieferlegung über VAG-Com im Straßenlevel an. Hier kann nach meiner Kenntnis (Roland hilf) das Straßenlevel in der Sporeinstellung nochmals um 5 mm reduziert werden.

Hier also bei einer Luftfederung dauernd mit einer besonders weichen Federung zu argumentieren ist m.E. Äpfel mit Birnen zu vergleichen.

Eine Stahlfederung läßt sich relativ kostengünstig auf ein Sportfahrwerk oder das Expeditionsfahrwerk umbauen.

Die Kosten für die Umrüstung auf die Luftfederung (besser: luftgefedertes Fahrwerk) vermag ich nicht abzuschätzen.

Gruß

P.S. so hat es mir zumindest Hannes erklärt