

Anhängerbetrieb und Luftfederung Stützlast

Beitrag von „T-Fan“ vom 21. Juni 2012 um 18:07

Hallo,

habe mir wieder einen T mit Luftfederung gegönnt,
habe allerdings jetzt damit ein Problem.

Ich habe einen Hänger mit Tandemachse und bekomme im Sportmodus nicht genug Stützlast.

D.h. die Kugel steht auf gleicher Höhe wie die Kupplung des Hängers
Ich muß also in den Offroadlevel schalten dann passt es ungefähr mit der Stützlast.

Wie sieht es dann beim Fahren aus, verstellt sich das Fahrwerk wenn ich eine gewisse
Geschwindigkeit überschreite ??

Ich fürchte das die Fuhre dann instabil wird.
Kann man das evtl. sperren. ?
Bin für jeden Tipp dankbar.

Gruß Andi

Beitrag von „coala“ vom 21. Juni 2012 um 18:28

[Zitat von T-Fan](#)

[...] Wie sieht es dann beim Fahren aus, verstellt sich das Fahrwerk wenn ich eine
gewisse Geschwindigkeit überschreite ?? [...] Kann man das evtl. sperren. ? [...]

Servus Andi,

sobald du schneller als 70 km/h fährst wird wieder das Normalniveau automatisch angesteuert.
Das kannst du verhindern, indem du während der Fahrt die Taste "Lock" in der Mittelkonsole
drückst (ist die gleiche Taste wie für den Wagenhebermodus). Dann bist du allerdings auch auf
diese Maximalgeschwindigkeit abgeregelt. Schneller als die 70 km/h kannst du (aus Gründen
der Fahrstabilität) im Offroad-Niveau nicht fahren.

Grüße
Robert

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 21. Juni 2012 um 19:59

Hallo,


? was ist das für ein Anhänger ?

beim WoWa könnte man Vorn im Flaschenkasten nachhelfen , bei einem Autotrailer das FZ weiter nach vorn , bei nem Lastenanhängen ist halt die richtige Beladung wichtig , wenn du von nem Tandem sprichst , hat der mindestens 500 kg Leergewicht , der sollte bei richtiger Beladung sehr stabil sein ,

je nach BJ gibt es beim T nen Anhänger ABS / Stabilisierung , wird über die AH Steckdose erkannt und dann Softwaremäßig umgesetzt ,

- sonst noch der Tip das Fahrwerk in der Auswahl Comfort - Auto - Sport auf Sport stellen , da ist das Fahrwerk bei hohen Geschwindigkeiten am besten ...

- habe selber 4 Anhänger , über Trailer , Kipper , Kasten , alle auf Tempo 100 , die laufen auch mal etwas schneller noch sauber in der Spur

Grüße aus Berlin , Kruemelmonstter 

Beitrag von „Volleybaer“ vom 21. Juni 2012 um 22:22

na da bin ich aber jetzt froh über die Aussage, weil ich nach einem T mit Luftfahrwerk schaue und einen schweren Doppelachser (2,5 to) WW ziehen möchte, da sind die 130 - 140 kg Stützlast schon sehr hilfreich, wobei die nie ausgenutzt wurden, weil ich möglichs ausgewogen lade, je nach dem ob 1 oder 2 Mopeds drin sind..

Beitrag von „T-Fan“ vom 21. Juni 2012 um 22:44

Hallo,

danke schon mal für die Tips.

Robert: 70 Km/h ist sicher keine Option auf der Autobahn.

Oder habe ich einen Denkfehler ?

Ich hab immer gemeint er fährt bei hoher Geschwindigkeit bis runter in den Sportmodus und dann ist es definitiv zu tief.

Im "Normalniveau" könnte es noch gehen.

Kruemelmonster

Sicher kann man auch die Last verändern, das ist bei nem Einachser überhaupt kein Problem aber bei der Tandemachse ist dann die hintere Achse "fast in der Luft"

Die Stützlast ändert sich bei der Tandemachse doch extrem mit der Höhe der Kupplung.

Da wäre es gut wenn man ein Niveau halten könnte.

Gruß

Beitrag von „juma“ vom 21. Juni 2012 um 23:03

Servus,

bei mir genau das Gleiche.

Wenn ich den Anhänger -habe einen 2,5to Tandem-Überlader auf 100km/h- im Normalmodus der Luftfederung und in der Dämpfereinstellung "Sport" ankuppeln will, geht das zwar, aber die vordere Tandem-Achse hat deutlich mehr zu "schlucken", denn die Anhängerfläche ist nicht waagrecht zur Straße.

Deswegen schalte ich die Luftfederung in den Offroad-Level. An der Dämpferregelung verstelle ich nichts.

Bin ich nun schneller unterwegs, fährt das Luftfahrwerk ab ca. 72km/h in die Comfort-Höhe und ist dann immer noch so hoch, dass der Anhänger waagrecht zur Straße liegt 🙄

Komme ich danach wieder zum Stehen, hebt sich der Dicke wieder in den Offroad-Level.

Das, was du meinst mit dem Runterfahren in den Sport-Modus würde passieren, wenn du die 160km/h überschreitest. Dies wiederum halte ich bei Anhängerbetrieb für deutlich fahrlässig!



Abgesehen vom Geschriebenen verfügt der Dicke wie bereits erwähnt über ein spezielles Anhänger-ESP.

Beitrag von „coala“ vom 21. Juni 2012 um 23:13

Zitat von T-Fan

[...] Ich hab immer gemeint er fährt bei hoher Geschwindigkeit bis runter in den Sportmodus und dann ist es definitiv zu tief.
Im "Normalniveau" könnte es noch gehen. [...]

Servus,

in Geschwindigkeitsbereichen, in denen du dich mit einem Anhänger bewegen solltest, gibt es definitiv kein automatisches Absenken in das Sport-Level 😄 Das passiert erst bei 140 km/h. Steht der Wahlschalter auf "Offroad", dann wird das Fahrzeug - auch in Dämpfereinstellung "Sport" - beim überschreiten der 70 km/h lediglich um 25 mm auf das Normalniveau eingestellt. Was allerdings ab 140 km/h in der Offroad-Einstellung passiert, das weiß ich nicht, da noch nicht ausprobiert (und in diesem Falle auch vermutlich ohnehin nicht zutreffend...)

Grüße
Robert

Beitrag von „Kruemelmonster“ vom 21. Juni 2012 um 23:16

Hallo noch mal ,

! ich habe extra geschrieben , ich habe nen Kipper , nen Autotrailer , nen normalen Kastenanhänger , umgebaut als Container mit 4,5 m3 , alles Doppelachser , alle Böckmann oder Trebner , sind teilweise auf 2,7 T abgelastet , wg. Tempo 100 Zulassung , habe mich leider schon öfter mit höherer Geschwindigkeit (hier keine Zahlen) erwischt , da wäre jede Stahl gefederte Zugmaschine ausgebrochen

Da ich Beruflich fast täglich mit den Anhängern unterwegs bin , entwickelt man da eigentlich ein gespür für die Ladung , man müsste mal leer nen Wasserwage auf die Deichsel legen , die sollte im Stand bei ausreichender Stützlast (auch im Leerbetrieb wagerecht sein) .

Die Räder sind ja auch nich mittig angebracht , um die Lastverteilung zu vereinfachen / zu ermöglichen , auch in leer sollte dies der Fall sein , der leere Anhänger muß ja Prozentual zur Eigenmasse genügend Stützlast aufbringen ?

- Oder bei deinem T ist am Luftfahrwerk Softwaremäßig was " getunt " worden ? - er senkt sich zu weit ab , oder ist schon von Hause aus etwas tiefer ?

Wo ist " zu Hause " , ev. kann mann das ja mal bei einem Treffen vergleichen

Grüße vom Kruemelmonstter aus Berlin 🍷🍷

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 21. Juni 2012 um 23:24

Hallo,

- nochmal ich ,

? da auch Juma wohl diesen Effekt hat , ich fahre eigentlich auf eben Strassen immer im Normalmodus , nur halt auf Baustellen wg Bodenfreiheit auf Offroad , aber die Ladefläche ist bei mir immer Wagerecht , eher im Offroad vorn zu hoch .

? bin ja einer der Ureinwohner eines T , Bj 2002 /2003 , ev. hat man da auch noch was an der Fahrwerkssoftware verändert ??

Grüße vom Kruemelmonstter

Beitrag von „T-Fan“ vom 21. Juni 2012 um 23:58

Hallo,

ich denke es liegt evtl. auch an dem verwendeten Hänger.

Ich habe einen Bootstrailer mit zwei 1800Kg Achsen.

Die sind ziemlich Massiv, da sitzt der Trailerrahmen dann schon ziemlich hoch und das entspricht auch ungefähr der Höhe der Zugkupplung.

Mit Sicherheit ist das auch nicht genau auf den Milimeter vorgegeben.

Kennt vllt. jemand die Zulassungsbestimmungen für Anhänger ?

Gruß

Beitrag von „juma“ vom 21. Juni 2012 um 23:58

Servus,

Zitat von Kruemelmonster

[...]auf eben Strassen immer im Normalmodus , nur halt auf Baustellen wg Bodenfreiheit auf Offroad , aber die Ladefläche ist bei mir immer Wagerecht , eher im Offroad vorn zu hoch .[...]

so siehts aus 🙌

Beitrag von „alevuz“ vom 22. Juni 2012 um 07:13

Hallo und GM !

Auch ich habe so meine Probleme mit einem Böckmann Tandem und dem Treg !

Jedoch besteht bei mir das Problem darin das die 1. Achse des Hängers im Normalbetrieb zu wenig Bodenhaftung bekommt dh. beim Bremsen blockiert diese Achse deutlich früher wie die 2.

Mein Hänger steht immer schief - über die Stützlast habe ich dabei zugegeben noch nie nachgedacht.

Habe extra mal bei VW Österreich angefragt ob es eine "längere" Kupplung gibt um mit beiden Achsen im Normalniveau auf den Boden zu kommen. Das ich dazu extra in den Sportmodus schalten soll sehe ich jetzt eigentlich nicht ein !

Bei Böckmann "kennen" sie das Problem mit den LuFe Tregs; von da kam auch der Tipp mit der geänderten Kupplung.....

SG
Alevuz

Beitrag von „juma“ vom 22. Juni 2012 um 07:35

Servus,

mein Tandem-Überlader ist von Humbaur und da gibts keine Probleme 🙌

Beitrag von „Skipper“ vom 22. Juni 2012 um 10:16

Hallo Andi

mit negativer Stützlast zu fahren ist sehr gefährlich. Ich fahre mit 120kg Stützlast und mein Gespann läuft gut. Habe es mal nachts auf einer ausländischen Autobahn wo sowieso höhere Anhänger Geschwindigkeiten erlaubt sind ausprobiert und bei 140km/h abgebrochen. Die Einstellung der Stützlast ist mit etwas Aufwand verbunden. Eine Personenwaage und eine Holzlatte die die Höhe der Kupplungskugel ergibt und dann die Achse Zentimeter für Zentimeter nach hinten verschieben bis die gewünschte Stützlast erreicht ist und dann die Spriegelschrauben wieder festziehen. Zwei hydraulische Wagenheber zum entlasten der Achse beim Verschieben sind da sehr nützlich und von einem Fixpunkt am Rahmen mit einem Zollstock überprüfen das die Achse auch gleichmäßig verschoben wird sonst läuft Dein Trailer anschließend wie ein Dackel. Viel Erfolg Gruß Uwe

Beitrag von „macko“ vom 22. Juni 2012 um 14:35

Hallo zusammen,

äähm, sollte im Anhängerbetrieb nicht sowieso in Normallevel mit Stellung AUTO (Dämpfer) gefahren werden?!!

Und mal so am Rande, die Stützlast sollte auf jeden Fall kontrolliert werden. Im Falle eines Unfalls wird das bei der Unfallaufnahme auf jeden Fall berücksichtigt

und auch verwogen! 🤔

Gerade mit der Luftfederung, die die Höhe wieder ausgleicht, fällt eine falsche Stützlast nicht gleich auf, beeinflusst aber doch das Fahrverhalten. Kann mich da noch an einen X5 mit Niveauregelung an der HA erinnern, mit 3,5 Tonnen Hänger. Der hatte den (Mini-Mähdrescher ca. 3t) zu weit nach vorne geladen und letztendlich über 400 kg Stützlast erzeugt! Da wird es schwierig, sich im Fall des Falles rauszureden...

Grüsse
Marco

Beitrag von „Bernd S“ vom 28. Juni 2012 um 01:54

Ich fahre eigentlich immer mit der maximalen Stützlast; gerne auch ein bißchen mehr, und habe damit immer gute Erfahrungen gemacht.
Allerdings nicht mit Tandemachse.....

Beitrag von „peteb“ vom 29. Juni 2012 um 07:48

Hallo zusammen, kann meinem Vorredner nur zustimmen Fahre jedes Jahr mit 3,5t Tandemhänger nach Kroatien . Habe 170Kg Stützlast und die haben sich bewährt.
Grüße Peter

Beitrag von „T-Fan“ vom 1. Juli 2012 um 22:43

Hallo Zusammen,

hier mal ein kleines Update.

Hab heute mal die Waage rausgeholt und die Stützlast eingestellt.

Im "normal" Modus hab ich jetzt 120Kg, wenn ich den Dicken in den Sportmodus fahre, sind es nur noch 85-90Kg.

Soll man garnicht glauben was die 2cm bei der Tandemachse ausmachen

Denke aber das sollte noch ausreichen.

Gruß