

Im Leerlauf zurück in D

Beitrag von „coala“ vom 27. Oktober 2011 um 13:54

Servus zusammen,

Frank hat - die theoretische(!) Ökonomie betreffend - völlig Recht 🤔 Dazu gibt es sogar einschlägige Versuchsfahrten, mit allerdings durchwegs fragwürdigen Praxisbedingungen. Beim Hybrid sorgt ja ein Freilauf für ein Auskuppeln des Motors unter bestimmten Bedingungen um den Gesamtwiderstand zu reduzieren. Hier wird der Verbrennungsmotor allerdings dann auch situationsangepasst mit abgeschaltet, was - wie bei der Schubabschaltung - zum Nullverbrauch führt.

In der Praxis möchte ich allerdings nicht hinter einem Kollegen (sog. "An-die-Ampel-Heranroller") nachfahren, der beim ersten Erblicken einer Ampel auf "N" schaltet und dann seine Fuhre höchst gemütlich ausrollen lässt, in der Hoffnung, dass es bis dahin möglichst rot wird 🙄 Nur dann käme der Verbrauchsvorteil allerdings auch zu Stande. Ich glaube eher weniger, dass so etwas praktikabel oder gar großartig spritsparend ist, zumal der Motor ja weiter läuft und - beim V6 TDI - so um die 1,1 - 1,3 l / h im Leerlauf in sich hinein schlürft.

Beim T kommt dazu, dass das Motorsteuergerät zum weichen Einkuppeln beim Rückschalten auf "D" (im Falle, die Ampel bliebe grün...) auch noch selbsttätig dosiert Gas gibt und die entsprechenden Massen wieder hochbeschleunigen muss, während selbige eingekuppelt zum Nulltarif bei Schubabschaltung mitgeschleppt werden. Ich mag bezweifeln, dass dies alles zusammen einen Verbrauchsvorteil ergibt. Rechnet man noch den Mehrverschleiß von Bremsbelägen und Bremsscheiben mit ein, könnte sich das auch gut ins Gegenteil verkehren



Grüße

Robert (D-Drinlasser)