Schaltpunkt V8 TDI - Kraftstoffverbrauch

Beitrag von „Ernie“ vom 25. November 2011 um 22:02

Hallo,

ich möchte das Thema nochmal aufgreifen, auch wenn es schon etwas älter ist. Ich verfolge die Diskussion schon länger, habe mich aber jetzt erst im Forum angemeldet. Ich stimme dem TE AlBun1009, insbesondere dem Eröffnungsbeitrag zu 100% zu. Mein T. hat zwar den V6 TDI, zeigt aber exakt dieses Verhalten.

Worum geht es?
Es geht hier nicht um schnelles Fahren oder Beschleunigen, sondern um gleichmäßiges Fahren mit konstanter Geschwindigkeit, so wie es im Stadtverkehr und auf der Landstraße 90% aller Fahrsituationen entspricht. Von einem Auto dieser Klasse erwarte ich vor allem, daß es leise und unaufdringlich ist, nach innen wie nach außen.

Ein paar Fakten
Ich zitiere mal sinngemäß aus der SSP446: "Die Wandlerüberbrückungskupplung verbindet das Pumpen- und Turbinenrad des Drehmomentwandlers zu einer starren Einheit ohne Schlupf. Dies geschieht je nach Fahrzustand bei einer Motordrehzahl ab 1.000 U/min."

Tatsache ist: Im ersten und zweiten Gang wird die WÜK überhaupt nicht benutzt, im dritten Gang erst ab 30 km/h. Weiterhin wird bei kalten Außentemperaturen die WÜK auch im dritten bis sechsten Gang erstmals nach ein paar Kilometern Fahrt zugeschaltet.

Hat man sehr steile Passagen mit Schrittempo zu befahren, dann heult der Motor folglich im 2. Gang mit 2500 U/min auf. Jeder Schaltwagen würde da im ersten Gang im Standgas hochjuckeln.

Die Schaltpunkte
Nach meiner Beobachtung schaltet die Automatik jeweils bei ca. 1650-1700 U/min in den nächsten Gang, wobei dann die Drehzahl nur um 200-300 U/min abfällt. Immer vorausgesetzt, daß wenig Gas gegeben wird. Wird man langsamer, wird bei ca. 1150 U/min zurückgeschaltet.

Was bedeutet das?
Man kann damit einerseits ganz locker mit 1400 U/min im 8. Gang auf der B27 bei Eschwege die Berge raufschnurren. Man kann sich auf der ebenen Landstraße im 8. Gang bis auf 80 km/h bei 1200 U/min zurückfallen lassen und wieder sanft Gasgeben, ohne daß er zurückschaltet.

Es bedeutet aber auch, daß man den Wagen morgens um sieben mit 1600 U/min durch die 30er Zone peitschen muß, wobei diese Drehzahlen beim Sechszylinder bedingt durch die 50% höhere Anzahl an Zündungen pro Umdrehung wie gefühlte 2400 U/min klingen, wenn man

vorher Vierzylinder gefahren ist.

Das gleiche gilt bei 49 km/h im 4. Gang und bei 59 km/h im 5., er schaltet einfach nicht hoch. Es ist paradox und widersinnig, um den Motor leise zu bekommen, muß man noch mehr Gas geben.

Aktuelle 6er und auch 5er Golf TDI Modelle mit DSG beweisen, daß man auch sehr drehzahlschonend und früh hochschalten kann, gerade in den unteren Gängen, und das sogar beim Vierzylinder.

Das Argument mit der nicht vorhandenen Beschleunigungsreserve mangels Ladedruck kann ich nicht ganz gelten lassen (auf die Gefahr daß ich mich hier jetzt unbeliebt mache). Man kann jederzeit einen oder zwei Gänge runterschalten. Früher gab es einen Kickdown-Schalter. Der befand sich am unteren Anschlag des Gaspedals. Früher hatten wir auch Dreigangautomaten mit mechanischen Computern, bestehend aus Unterdruckdosen und Fliehkraftreglern.

Heute haben wir Achtgangautomaten mit richtigen Computern. Aber kein Gaspedal mehr, dafür nur noch ein drehbares Brett mit Rückholfeder und einem Drehwinkelsensor, der über den CAN-Bus den Winkel an das Steuergerät überträgt. Damit wäre es möglich, bei jeder beliebigen Pedalstellung ein langsames Gasgeben von einem schnellen Gasgeben zu unterscheiden und das in entsprechende Schaltvorgänge umzusetzen, wenn es vom Fahrer gefordert wird. Die Stellung S und Manuell gibt es ja auch noch. Womit wir wieder beim Thema Brotsuppe wären.

Schönen Abend noch,
Bernward