

Schaltpunkt V8 TDI - Kraftstoffverbrauch

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2011 um 15:34

[Zitat von AlBun1009](#)

[...] Richtig gut wäre das Getriebe bzw. die Steuerung wenn es Situationabhängig die Schaltpunkte in eine Stufe z.b. " D - Low für langsame und sparsame Fahrweise " verlagern könnte. 🙌

Damit wäre ein sehr grosses Spektrum abgedeckt ohne viel Aufwand. Eine Programmierung sollte reichen. [...]

Tja Al,

das Kennfeld der Getriebesteuerung ist nun mal von VW so programmiert und fertig. Da wirst du kaum was ändern können. Es hindert dich aber auch keiner daran, die Wünsche für deine ganz persönlich favorisierte Getriebeabstimmung direkt an die Entwicklungsabteilung bei Volkswagen heranzutragen.

Eines gebe ich noch zu bedenken (und gebe es dann auf.): Hast du schon mal dran gedacht, daß die Entwickler bei der Abstimmung der Schaltpunkte sich durchaus etwas dabei gedacht haben könnten und nicht nur, gemütlich bei einem Bier vorm PC sitzend gesagt haben "da nehmen wir jetzt einfach mal xxxx Umdrehungen und das wird dann schon irgendwie passen"? Z.B., daß bei Drehzahlen unterhalb 1100 UPM unangenehme Resonanzschwingungen auftreten könnten und bei der Notwendigkeit des Beschleunigens mit niedrigsten Drehzahlen kaum verwertbarer Ladedruck zur Verfügung steht, was der geschätzte Kunde dann - zu Recht - monieren wird.

Die Formel "niedrige Drehzahl = niedriger Verbrauch" gilt im Übrigen auch nicht uneingeschränkt nach unten hin. Irgendwann ist der Punkt erreicht, wo die grundsätzlich positivere Effizienz sich ins Gegenteil verkehrt und sich dazu auch noch Komforteinbußen gesellen. Selbst der "alte" V10 mit seinen 5 Litern Hubraum lässt keine Drehzahlen kleiner 1000 U/Min im Fahrbetrieb zu. Warum wohl?

Ich bitte fairerweise zu bedenken, daß die Jungs bei VW nicht eben, wie man so schön sagt, "auf der Brennsuppe daher geschwommen sind", sondern - wie ich weiß - umfangreiche Fahrversuche auf der Straße und dem Prüfstand mit den einzelnen Motorisierungen durchgeführt werden um den jeweils bestmöglichen Kompromiß zwischen Effizienz, Fahrkomfort und Dynamik unter den verschiedensten Fahrbedingungen zu finden. Das ist relativ aufwändig, da nicht nur die Schaltpunkte eine Rolle spielen, sondern jeweils auch der Schlupf der Wandlerüberbrückungskupplung in Teillastbereichen festzulegen ist - und das je Fahrstufe, Lastzustand und dann nochmal getrennt für warmen und kalten Motor. Daß es immer

Kunden geben wird, die sich das dann doch anders wünschen, wird sich dabei kaum vermeiden lassen.

Sollte dein Fahrzeug *wirklich* und nicht nur aus der Erinnerung *geföhlt* ein gänzlich anderes Schaltverhalten aufweisen, dann kommt nur die Möglichkeit in Betracht, daß es verschiedene Ausgabestände der FW von Motor- und/oder Getriebesteuergerät gibt, die sich diesbezüglich unterscheiden. DAS wird aber der Freundliche relativ problemlos rausfinden können und sei es durch eine kurze Anfrage beim TSC.

Grüße
Robert