

Tuning Abt

Beitrag von „coala“ vom 22. Januar 2023 um 12:56

[Zitat von pe7e](#)

[...] Ob man den Unterschied zwischen 422 und 500 PS dringend nötig hat - das muss man selber für sich entscheiden. [...]

Servus,

dieser Überlegung von Peter schließe ich mich da 1:1 an. Es ist natürlich persönliche Ansichtssache, schon klar, aber ich für meinen Teil finde die 421 Pferdchen samt den daraus resultierenden Fahrleistungen des V8 TDI mehr als ausreichend. Wenn ich das nüchtern betrachte, da weiß ich gar nicht, wie oft ich bei diesem Auto das Gaspedal wirklich komplett durchgedrückt habe. Selbst bei Überholmanövern und auf der AB bewegt man sich doch beim Beschleunigen eher in Bereichen von 2/3 bis 3/4 des maximalen Leistungsangebots.

Ich fahre ja nun schon immer gerne Auto und habe mich letztlich auch vom V6 TDI CR getrennt, weil das für mich eben kein Auto mehr war, wenn ich innerorts immer erst 1,5 - 2 Sekunden warten muss, bis die Reaktion auf meinen Beschleunigungswunsch umgesetzt wird. Aber jetzt beim V8 TDI hat man doch in jeder Situation mehr als genug Leistung parat, da kommt meinerseits der Wunsch nach "noch mehr" überhaupt nicht auf.

Der Motor selbst gibt es ohne weitere Hardwaremodifikationen her, der ist in diesem Bauzustand, samt Nebenaggregaten, bereits für die nächste Evolutionsstufe mit eben jenen 500 PS (die ABT hier vorgezogen umsetzt) geeignet. Beim Getriebe wäre ich mir nicht so sicher auf die Dauer, das verträgt zwar 1.000 Nm in der Version für den V8 TDI, bloß haben die meisten V8 TDI im Touareg CR schon ab Werk deutlich mehr als die spezifizierten 900 Nm, zumeist eher im Bereich von signifikant oberhalb 950 Nm angesiedelt. ABT muss sich da also, im Gegensatz zum üblichen Diesel-Tuning, in den Bereich der oberen Drehzahlen bewegen um diese Leistung umzusetzen.

Da der V8 TDI aber zwischen 1.250 und 3.250 UPM seine 900 Nm konstant hält und die 421 PS ebenso konstant zwischen 3.500 und 5.000 Umdrehungen anliegen, bleibt da beinahe ausschließlich nur noch die Möglichkeit, oberhalb 3.500 UPM aufzusetzen, um das Drehmoment nicht in unverträgliche Bereiche zu erhöhen. Wie sich das dann von der Motorcharakteristik in der Praxis so fährt, das kann ich mangels eigener "Erfahrung" nicht beurteilen. Da der V8 mit seiner speziellen Technik in Sachen Ventilhubumschaltung und Register-Aufladung aber eh schon viel mehr die Charakteristik eines aufgeladenen Benziners als eines typischen Diesels hat und speziell oberhalb 3.000 UPM nur noch kontinuierlich zulegt, könnte das Ganze dann eventuell auch unangenehm "spitz" werden mit der Leistungskurve. Das käme mal auf eine

Probefahrt an, mit einem Fahrzeug von ABT.

Man hat zwar schon (ab Werk) darauf geachtet, dass man durch sequenzielles Zuschalten einzelner Auslassventile den zweiten Turbolader nur schrittweise mit Antrieb versorgt, dennoch empfinde ich die Leistungsentwicklung ab etwa 3.000 UPM persönlich schon immer wieder aufs Neue als brachial. Mir kommt das immer ein bisschen so vor, als würde da noch ein zweiter Motor mit anspringen, bzw. eine Gasturbine, weil der V8 mit zunehmender Drehzahl ein bisschen danach klingt und völlig vibrationsfrei und ohne jedes Nachzulassen willig bis in den Begrenzer dreht.

Letztlich ist halt auch ein bisschen die Frage, ob man nun mit 500 PS "besser" unterwegs ist als mit eh schon m.E. mehr als opulenten 421 PS, also wo man das überhaupt ausnutzen kann? Es ist ja in vielen Verkehrssituationen schon so, dass ich oft ganz bewusst weniger Gas gebe, beispielsweise nach dem Abbiegen, wenn ein anderes Fahrzeug in der "neuen" Straße ebenfalls in Warteposition steht und Einbiegen will, weil einfach viele Leute ein eher träges SUV (VW auch noch... obendrein 🤪) vermuten und sich dann verschätzen. Und da bewege ich mich noch mit kaum über 2.000 UPM, oft darunter.

Grüße

Robert