

Softwareoptimierung Leistungssteigerung

Beitrag von „coala“ vom 1. September 2024 um 21:22

Servus,

der V8 TDI war der perfekte Motor. Nicht etwa, weil man die 421 PS nun zwingend bräuchte, aber er hat halt nicht diese grausame Anfahrschwäche, das Teillastnageln und - mittlerweile noch verstärkt - das untypisch hohe Drehzahlniveau schon bei Teillast. Der ist einfach enorm souverän und dazu ungeschlagen wirtschaftlich, ich wüsste gar nicht, was man da noch hätte besser machen können.

Die Diesel hat man mittels den immer irrsinniger werdenden Abgasnormen von der Charakteristik her zwischenzeitlich praktisch vollständig ruiniert. Beim V8 TDI konnte das noch mittels teurer, nicht massentauglicher Technik kompensiert werden, aber der ist ja leider Geschichte. "Lohnt sich nicht".

Auf die Drehmomentangaben ist mittlerweile nicht mehr viel zu geben. Da hätte der V6 TDI genug davon, aber trotzdem waren die Vorgänger-Motoren deutlich besser im Antritt. Es ist ja nicht so, dass die Nm "von unten nach oben" gemessen werden, sondern der Motor wird bei Vollgas aus hoher Drehzahl langsam abgebremst, bis das maximale Drehmoment gemessen wird. Das hat nun leider wenig bis nichts mit gutem Durchzug beim anfahren zu tun, es ist nur noch ein wenig realistischer und theoretischer Zahlenwert.

Mein V8 Benziner hat 800 statt 900 Nm gegenüber dem V8 TDi im CR. Dennoch hat der viel mehr Kraft schon bei Leerlaufdrehzahl, der tut sich noch spürbar leichter als der Diesel, das Drehzahlniveau ist durchgängig noch niedriger. Und der fährt fast los wie ein Motorrad, selbst in "D" das Gaspedal angetippt und los geht's ohne dämliche und teils auch gefährliche Verzögerung.

Der Preis dafür: 12,28 statt 9,09 l/100 km wie beim V8 TDI bei gleichem Fahrprofil. Das lohnt sich natürlich auch für die Umwelt, dank unserer grasfarbenen Oberspezialisten.

Grüße

Robert