

Automatikprogramm Motorbremse?

Beitrag von „bulle“ vom 10. November 2010 um 20:19

Hallo Leutz,

Dazu habe ich auch eine Frage:

Zur Unterstützung der Bremsen schalte ich bergab meistens in den Tiptronic Modus, um die Motorbremse mit zu nutzen. Ist das schädlich für's Getriebe? oder kann man das bedenkenlos machen? Falls das Getriebe dadurch Schaden nehmen sollte, ist ein neuer Satz Bremsscheiben und Beläge günstiger!

Vielen Dank für die Antworten!

Gruß

Matthias

Beitrag von „Bernd S“ vom 10. November 2010 um 20:30

Hm. Gute Frage. Bei BMW wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß bei Anhängerbetrieb ausschließlich in "D" gefahren werden soll. Also weder Sport, noch manuell.

VW schweigt sich hierüber aus.....

Beitrag von „bulle“ vom 10. November 2010 um 21:29

Hallo,

Gibt s hierzu noch andere Meinungen?

Gruß

Matthias

Beitrag von „macko“ vom 11. November 2010 um 15:01

Hi zusammen,
also der 07er Automat schaltet sogar selbständig einen Gang runter, wenn das Gefälle stark genug ist... z.b von 4 auf 3.

Beitrag von „bulle“ vom 11. November 2010 um 20:17

Hi,
mein ´06er Modell macht das leider nicht - oder bin ich noch keinen Berg runter gefahren, der steil genug war?

Beitrag von „coala“ vom 11. November 2010 um 20:41

[Zitat von bulle](#)

Hi,
mein ´06er Modell macht das leider nicht - oder bin ich noch keinen Berg runter gefahren, der steil genug war?

Dieses Feature hielt erst im Laufe der Touareg-Evolution Einzug. Ich glaube, das war irgendwann in 2007. Funktioniert auch nur wenn du bremst, oder es bergab geht und ebenfalls die Bremse betätigt wird. In letzterem Fall bleibt die Bremsunterstützung durch das automatische Herunterschalten so lange erhalten, bis das Gefälle wieder ansatzweise in die Ebene übergeht, oder du das Gaspedal betätigst. Dann wird wieder hochgeschalten.

Grüße
Robert

Beitrag von „dummytest“ vom 11. November 2010 um 22:31

[Zitat von coala](#)

Dieses Feature hielt erst im Laufe der Touareg-Evolution Einzug. Ich glaube, das war irgendwann in 2007. Funktioniert auch nur wenn du bremst, oder es bergab geht und ebenfalls die Bremse betätigt wird. In letzterem Fall bleibt die Bremsunterstützung durch das automatische Herunterschalten so lange erhalten, bis das Gefälle wieder ansatzweise in die Ebene übergeht, oder du das Gaspedal betätigst. Dann wird wieder hochgeschaltet.

Grüße
Robert

ich weiss nicht.... 🤔

mein 2009er Modell (EZ 2008, R5 Aut.) hat an sich nie nennenswert runtergeschaltet... Motorbremswirkung war meistens weniger spürbar... allerdings rollte er auch nicht mit 800 Touren ohne Bremswirkung bergab, eher so bei 1100 , das reichte mal gerade für die Schubabschaltung....

zumindest der Unterschied zum 2005er V6TDI war praktisch nicht spürbar.

die Bergabfahrkontrolle meinst du doch nicht, oder.. ?

Beitrag von „coala“ vom 12. November 2010 um 08:03

[Zitat von dummytest](#)

ich weiss nicht.... 🤔

mein 2009er Modell (EZ 2008, R5 Aut.) hat an sich nie nennenswert runtergeschaltet... Motorbremswirkung war meistens weniger spürbar... allerdings rollte er auch nicht mit 800 Touren ohne Bremswirkung bergab, eher so bei 1100 , das reichte mal gerade für die Schubabschaltung....

zumindest der Unterschied zum 2005er V6TDI war praktisch nicht spürbar.

die Bergabfahrkontrolle meinst du doch nicht, oder.. ?

Alles anzeigen

Ist ja eigenartig... 🙄 Bei mir verhält sich das so: Es geht bergab (ein leichtes Gefälle reicht dazu), der T wird - beispielsweise im fünften Gang schneller - ich bremsse etwas um z.B. die Geschwindigkeit in der Ortschaft nicht großartig oberhalb des zulässigen Limits ansteigen zu lassen. Nach Betätigung des Bremspedals von vielleicht 1 - 2 Sekunden schaltet das Getriebe 2 Gänge zur Bremsunterstützung runter, wobei dann die Drehzahl bei etwa 3300 - 3500 Umdrehungen liegt. Das bremst sehr ordentlich!

Mein erster T aus 2005 konnte das nicht, was mich immer etwas geärgert hat. Ein vom Freundlichen gestellter Leih-T mit Bj 07 (ebenfalls ein V6 TDI) besaß diese, m.E. überaus sinnvolle, Funktion jedoch bereits, daran erinnere ich mich noch gut, weil ich mich schon darauf freute, dies beim Nachfolger dann ebenfalls zu haben...

Eventuell ist das bei R5 einfach nicht implementiert...? Anders kann ich mir das sonst nicht erklären.

Grüße
Robert

Beitrag von „gollum10“ vom 13. November 2010 um 18:21

Hallo,
dieses Feature in Sachen herunterschalten im Gefälle hat mein 3.0TDI Bj07 auch. Allerdings finde ich das in 8 von 10 Fällen contraproduktiv. Oft muss ich bergab noch Gas geben weil die Geschwindigkeit zu gering wird. Mittlerweile habe ich mir angewöhnt über Land von Hand zu schalten. Dann wird erst unterhalb von 1000 Touren heruntergeschaltet (bei mir zumindest).
ciao
Lars

Beitrag von „coala“ vom 13. November 2010 um 22:34

[Zitat von gollum10](#)

Hallo,
dieses Feature in Sachen herunterschalten im Gefälle hat mein 3.0TDI Bj07 auch.

Allerdings finde ich das in 8 von 10 Fällen contraproduktiv. Oft muss ich bergab noch Gas geben weil die Geschwindigkeit zu gering wird. Mittlerweile habe ich mir angewöhnt über Land von Hand zu schalten. Dann wird erst unterhalb von 1000 Touren heruntergeschaltet (bei mir zumindest).

ciao

Lars

Hallo Lars,

der Dicke schaltet ja nur zurück, wenn du bergab bremst, also de fakto die Geschwindigkeit zu hoch ist - sonst bräuchtest du ja nicht bremsen...

Da frage ich mich: Warum tritts du erst auf die Bremse und gibst anschließend wieder Gas 🙄
Geht das Gefälle in die Ebene über und die Geschwindigkeit sinkt dadurch ab, wird sowieso wieder automatisch hochgeschaltet um die Bremsunterstützung aufzuheben.

Grüße

Robert

Beitrag von „gollum10“ vom 14. November 2010 um 11:41

Hallo,

folgende regelmäßig im Westerwald vorkommende Situation, z.B. man fährt in einen Ort ein:

ordentliches Gefälle, vor mir verschiedene KFZ, die die Geschwindigkeit reduzieren. Ich bremse ab um dem Vordermann nicht reinzufahren, da der Dicke anders schiebt als nur halb so schwere Autos -> Getrieb schaltet zurück je nach Geschwindigkeit bis in den 3ten Gang -> deutliche geschw. Reduktion -> ich muss wieder beschleunigen um im fließenden Verkehr kein Hinderniss zu sein.

Ähnliches gibts es aber auch auf ebener Fahrbahn im Stadtverkehr bei dem Versuch vorausschauend zu fahren. Getriebe schaltet runter (vermtl. weil man auch mal kurz auf der Bremse war). Die Geschw. reduziert sich stärker als gewünscht.

Gruß

Lars


Beitrag von „coala“ vom 14. November 2010 um 12:34

Na ja Lars, vollautomatisch den passenden Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug wird dir der Dicke nicht einhalten. Das ist ja schließlich kein Assistenz-System, sondern eine (m.E.) sinnvolle Funktion, um nicht immer manuell runterschalten zu müssen um die Motorbremswirkung zu nutzen. Bei geringer Bremsverzögerung wird diese Funktion ja auch nicht aktiv, sondern nur "normal" zurück geschaltet, um den Motor in einem vernünftigen Drehzahlbereich zu halten, in dem jederzeit ausreichend Leistung abrufbar ist. Bei den magischen (Mindest-)1100 UPM ist das halt definitiv nicht mehr der Fall...

Letztlich kann der Fahrer, wenn ihm langweilig ist oder das nicht gefällt, ja immer noch manuell schalten. Dann braucht man allerdings im Grunde auch kein Automatikgetriebe...

Das ist sicher ein Frage der persönlichen Vorliebe, wobei ich selbst die manuelle Schaltmöglichkeit nicht mehr nutze (da einfach nicht mehr nötig) seit die Bremsunterstützungs-Funktion gegeben ist. Von einem Automatikgetriebe erwarte ich mir, dass es so viel als möglich automatisch macht und ich nicht manuell eingreifen muss. Eine automatische Funktionalität als solches ist dann gut gelöst, wenn sie eigentlich gar nicht bemerkt wird, respektive die Bedienperson in größter Annäherung dazu das Gleiche manuell getan hätte.

Grüße
Robert

P.S.: An dieser Funktionalität gibt es, abhängig vom Softwarestand des Motor(!)steuergerätes auch Unterschiede bezüglich der Schaltpunkte in Abhängigkeit der Ausgangsgeschwindigkeit, Fahrwiderstandserkennung, Bergab-/Bergauferkennung usw. Wenn du nicht von der Aktion 23F4 betroffen bist (dabei wird die EDC17 mit der neuesten Software geflasht) und u.a. auch hier eine Verbesserung möchtest, dann solltest du mal deinen Frendlichen besuchen 

Beitrag von „gollum10“ vom 14. November 2010 um 12:59

Hallo Robert,

stimme dir in allen Punkten uneingeschränkt zu. Der entscheidende Punkt ist "die persönliche Vorliebe". Ich sage ja nicht, dass etwas nicht funktioniert oder dass man ohne die Funktion mehr "Leistung" zur Verfügung hätte.

Ich zähle zu den eher gemütlichen Fahrern. Für mich zählen Punkte wie minimale

Geräuschkulisse, sanfte Gangwechsel, effektiver Dieselumgang (in meinem Fall minimaler Verbrauch). Das lässt sich für mich manuell besser realisieren. Warum ich keinen Schalter gekauft habe? Habe a) keine Lust zu kuppeln und b) ist die Lösung über die Automatik mit Tiptronic doch super gelöst.

Ich habe den Wagen erst sein zwei Wochen. Entsprechend habe ich keine Ahnung wie der Softwarestand ist. Muss ich wohl mal den Freundlichen fragen. Ich finde die Abstimmung meiner Automatik auch in anderer Hinsicht nicht optimal. So schaltet diese für mein Gefühl im kalten Zustand viel zu spät in den nächsten Gang. Ich war bisher immer der Meinung man solle vor allem im kalten Zustand so früh wie möglich in den nächsten Gang. Jetzt ist es so, dass wenn ich morgens zur Firma fahre ich zunächst eine ordentliche Steigung hochfahre. Der Gangwechsel von 2 auf 3 und 3 auf 4 erfolgt teilweise oberhalb von 2500 Touren. Das tut mir dann in der Seele weh. Der T hat doch ausreichend Drehmoment um deutlich früher zu schalten.

Auch wenn ich im „schleich dich reich“ Modus fahre, sprich ich habe Zeit und will checken wie sprittsparend man den Panzer fahren kann, denke ich das Teil könnte deutlich früher in den nächsten Gang schalten.

Gruß

[FONT="]Lars[/FONT]

Beitrag von „Bernd S“ vom 14. November 2010 um 13:25

Das späte Hochschalten, daß Du ansprichst, empfinde ich ebenso. Allerdings ist das Absicht, um so schnell wie möglich auf Betriebstemperatur zu kommen.

Im Umkehrschluß ist es ja auch so, daß ein Betriebswarmes Agregat (incl. Getriebe) wiederum hilft, Sprit zu sparen.

Beitrag von „coala“ vom 14. November 2010 um 13:34

| [Zitat von gollum10](#)

...So schaltet diese für mein Gefühl im kalten Zustand viel zu spät in den nächsten Gang. Ich war bisher immer der Meinung man solle vor allem im kalten Zustand so früh wie möglich in den nächsten Gang. Jetzt ist es so, dass wenn ich morgens zur Firma fahre ich zunächst eine ordentliche Steigung hochfahre. Der Gangwechsel von 2 auf 3 und 3 auf 4 erfolgt teilweise oberhalb von 2500 Touren. Das tut mir dann in der Seele weh. Der T hat doch ausreichend Drehmoment um deutlich früher zu schalten.

Hallo Lars,

dieses, zugegebenermaßen gewöhnungsbedürftige Verhalten ist beabsichtigt. Grund für die höheren Drehzahlen (und auch mehr Wandlerchlupf) ist das Bestreben, den Motor möglichst schnell auf Betriebstemperatur zu bringen um einen möglichst geringen Schadstoffausstoß - auch im Prüfzyklus - zu erreichen.

Keine Angst, dem Motor schadet das nicht. Sobald ein tragfähiger Schmierfilm auf den bewegten Teilen hergestellt ist (und das geht bei modernen Synthetikölen auch bei niedrigen Temperaturen innerhalb weniger Sekunden) droht da keine Gefahr. Beeinflussen lässt sich das eh nicht, außer durch vernünftige Fahrweise. Übertrieben niedrige Drehzahlen in Verbindung mit sehr hohen Drehmomenten (das lässt die Automatik aber hier, auch im manuellen Modus eh nicht zu) sind übrigens auch nicht förderlich für die Lager. Bei sehr niedrigen Rotationsgeschwindigkeiten hat der Ölfilm auf ein erheblich geringeres Lasttragevermögen, die Kräfte sind aber dann andererseits sehr hoch, wodurch die Teile bei Überschreiten des EP-Fähigkeiten des Öls dann nicht mehr durch den Ölfilm getrennt sind, sondern in metallischer Gleitreibung stehen (können).

Wohlgemerkt, das ist extrem geschildert und tritt bei normalen Bedingungen heutzutage nicht mehr auf. Die Art der Warmlaufphase hat aber schon seinen Sinn, auch wenn ich mir manchmal denke "Herrgott, jetzt schalte schon endlich..." Das steckt einfach zu viel Softie in uns 😊

Grüße
Robert

P.S.: Mann, zu langsam. Bernd S hat das in kurzen Worten schon treffend geschildert...

Beitrag von „gollum10“ vom 14. November 2010 um 16:34

Hallo noch einmal,
ich möchte mich für die Erklärung bedanken und ja, den Satz "Herrgott, jetzt schalte schon endlich" kenn ich. Also ganz klar, ich muss deutlich härter werde...

Beitrag von „Bernd S“ vom 14. November 2010 um 23:01

coala:

Spitze erklärt! Sag mal, was bist denn Du für einer? (ist jetzt, um Gottes Willen, nicht böse oder anzüglich gemeint)

Aber mir drängt sich ganz stark der Verdacht auf, daß Du technisch sehr versiert bist. (siehe Deine Erklärung zur Abgasrückführung)

Was wäre so ein Forum wie dieses ohne Leute wie Dich.....

Vielen Dank!!  

Beitrag von „fenderwurst“ vom 17. November 2010 um 00:27

Tag zusammen,

seit dem wir am Hang in einer etwas hügeligen Gegend wohnen nutze ich immer wieder die Motorbremse in meinem V6-Diesel. Dabei ist mir aufgefallen, das die volle Motorbremswirkung zum Teil erst dann einsetzt, wenn der Dicke den Hang nach einer Ebene "erkennt" bzw. ich zusätzlich die normale Betriebsbremse antippe. Das gibt dann z.T. einen deutlichen Ruck, der Motor dreht hoch und die Bremswirkung setzt ziemlich ruppig ein.

Finde ich interessant - offenbar müssen einige Bedingungen erfüllt sein, damit die Automatik beim Rollen (ohne den Gang manuell zu wechseln) wirklich die Kupplung "zu" macht und der Motor auch bremst. Im Handbuch und hier hab ich nix dazu gefunden.

Nur mal aus Interesse: weis jemand was genaueres über die Funktionsweise bzw. Logik dahinter?

Danke & Gruß
fenderwurst

Beitrag von „Darragh“ vom 17. November 2010 um 06:27

Hallo fenderwurst

Dieses Thema wurde bereits in einem anderen Treat ausgiebig besprochen.

.

Beitrag von „juma“ vom 17. November 2010 um 07:58

Servus,

habe die beiden Themenbereiche zusammengeführt, so dass es im alten Thema wieder um den Spritverbrauch geht und in diesem hier um besagte Motorbremswirkung bei Bergabfahrt...👍