

Home

Aktuelle Projekte

Newsletter Wegweiser

-	Ausgabe 9, 2011/04
-	Ausgabe 8, 2010/11
-	Ausgabe 7, 2010/04
-	Ausgabe 6, 2009/11
-	Ausgabe 5, 2009/04
-	Ausgabe 4, 2008/12
-	Ausgabe 3, 2008/04
-	Ausgabe 2, 2007/11
-	Ausgabe 1, 2007/01

Publikationen

Beratung und Forschung

Veranstaltungen

Daten und Namen

Die deutschen Fahrlehrerverbände

Links zu Behörden und Institutionen

Kontakt

Impressum

06/2011

Das DSG von Volkswagen Umweltschonung dank Automatikgetriebe?

Artikel aus Ausgabe 3, April 2008

Schon die Frage scheint dem Widerspruch verhaftet zu sein. Denn der Schlupf und die Kühlung des Drehmomentwandlers, so lehrt man es doch seit Generationen, schluckten, verglichen mit einem manuell geschalteten Getriebe, im Durchschnitt einen zusätzlichen halben Liter auf 100 Kilometer.

Nun, das neue 7-Gang-Direkt-Schalt-Getriebe (DSG) von Volkswagen hat keinen Wandler. Im Vordergrund der Konzeption dieses intelligenten Automatikgetriebes stand das Ziel, den Komfort einer konventionellen Automatik mit der Sparsamkeit und Dynamik eines manuell geschalteten Getriebes zu verbinden. Im Verlauf dieser reinen VW-Entwicklung stellte sich immer deutlicher heraus, dass dieses System mehr als jede andere Automatik das Potenzial besitzt, den Verbrauch und damit die Emissionen deutlich zu senken. Gegenüber einem manuellen Getriebe sind es je nach Motor bis zu 12 Prozent, im Vergleich zu einer Automatik mit Wandlerüberbrückungskupplung gar 20 Prozent. Mit einem Blick auf eine typische Automatikhochburg, wie etwa die USA, wird schnell klar, welche große Bedeutung das Sparpotenzial des DSG hat. Weltweit laufen heute schon rund 400.000 Fahrzeuge mit dem 6-Gang-DSG.



Bild: Volkswagen Presse

Von Polo bis Passat

Mit dem neuen 7-Gang-DSG startet nun eine weitere Version dieser intelligenten Automatik durch. Da sie speziell für Motoren mit bis zu 250 Newtonmeter Drehmoment entwickelt wurde, steht das Sparpotenzial weltweit erstmals für Volumenmotoren wie den 77-kW-TDI – meistverkaufter Turbodiesel im Millionenbestseller Golf – oder dem neuen 90-kW-TSI – einen künftigen Absatzriesen unter den Benzinern für die Golf- und Passat-Klasse – zur Verfügung. Das Getriebe ist 369 Millimeter lang und wiegt lediglich 70 Kilogramm (6-Gang-DSG: 93 Kilogramm). Technisch unterscheidet sich das neue 7-Gang-DSG unter anderem durch folgende Punkte von seinem bekannten Pendant:

- sieben statt sechs Vorwärtsgänge,
- trockene statt nasse Doppelkupplung.

Dass in der Getriebeentwicklung Potenziale für weniger Verbrauch liegen, ist seit Langem bekannt. Das 7-Gang-DSG von Volkswagen kommt zu einem Zeitpunkt auf den Markt, in dem infolge der neuen EU-Regelungen der Reduktion der Schadstoffemission gerade bei Großserienfahrzeugen enorme Bedeutung zukommt.



7-Gang-Direkt-Schalt-Getriebe von VW

Schon in den letzten Jahren stieg der DSG-Marktanteil permanent an - beim Passat waren es 28 Prozent. Mit dem 7-Gang-DSG wird ein weiterer deutlicher Sprung nach vorne gelingen, denn angesichts der rasant gestiegenen und wahrscheinlich nie mehr wesentlich fallenden Kraftstoffpreise ist sparsamer Verbrauch zu einem Verkaufsargument der ersten Klasse geworden.

VW-Presse/GLH