

Transporter mit Automatikgetriebe

Automatisch besser

„Automatikgetriebe sind im Transporter nicht nötig, schließlich geht es hier nicht um Komfort, sondern um Wirtschaftlichkeit!“ Diese Meinung ist weit verbreitet – aber falsch. Denn automatische oder automatisierte Getriebe schalten nicht nur wirtschaftlicher und schonender als der beste Kraftfahrer, sondern entlasten ihn auch. Das dient der Sicherheit der Fuhre und beugt Unfällen vor.

Mehr Sicherheit durch besseren Bedienkomfort

Wer das eigene Auto einmal mit Automatik bestellt hat, der tut es immer wieder. Der Gewinn an Bedienkomfort und die damit verbundene bessere Konzentration aufs Verkehrsgeschehen machen die Nachteile wie Aufpreis und zum Teil höheren Verbrauch mehr als wett. Doch bei Transportern oder City-Lastern kommt eine Automatik selten in Frage. Dabei machen die Mehrkosten z. B. im Leasingvertrag nur wenige Euro pro Monat aus. Sie sind rasch wieder eingespielt, wenn man nur an das schonende Schalten der Automatik denkt. Sie garantiert beispielsweise, dass der Motor nie mehr abgewürgt oder überdreht wird.

Bisher lag der Automatikanteil der Transporter bei wenigen Prozent.

Doch er steigt, weil das Angebot größer und preisgünstiger wird. Anstelle von Vollautomatik kommen mehr und mehr auch automatisierte Getriebe zum Einsatz. Sie nutzen Schaltgetriebe herkömmlicher Bauart und automatisieren nur den Gangwechsel. Sie führen zu keinem Mehrverbrauch, sondern können sogar so gesteuert werden, dass sie verbrauchsgünstiger schalten als das per Hand der Fall wäre.

Lieferbare Transporter

Fast alle Hersteller von Transportern bieten Automatikgetriebe an, stets aber begrenzt auf bestimmte Modelle und Motoren. Die Tafel 1 enthält die zwölf der wichtigsten fürs Handwerk geeigneten Modelle.

Einige Hersteller geben den Automatikversionen eigene Produktnamen.

So heißen sie bei Ford „Durashift“, bei Mercedes „Sprintshift“, bei Opel „Tecshift“ und bei Renault „Quickshift“. Ganz neu im Angebot ist die Automatik im VW Caddy. Nachdem das neuartige Doppelkupplungsgetriebe (DSG) mit Erfolg in den PKW von VW läuft, ist es nun auch im Caddy erhältlich.

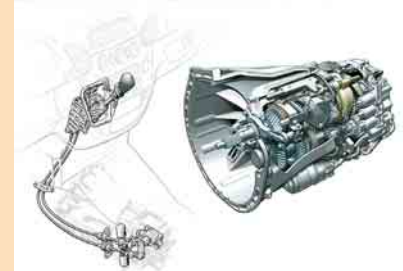
Die Mehrpreise betragen von 1929 Euro für die teuerste Wandlerautomatik bis 915 Euro für das billigste automatisierte Getriebe. Inzwischen steigt der Automatikanteil auch in Europa an. Bei Transportern wie Mercedes Sprinter und VW T5 liegt er inzwischen bei 10 % – Tendenz steigend.

Vor und Nachteile von Automatik-Getrieben

Die Wandlerautomatik gilt als „Urforn“. Sie besteht aus hydrodynamischem Drehmomentwandler und nachgeschaltetem Planetengetriebe. Der Wandler dient zum Anfahren, zur Drehmomentsteigerung und auch zur Schwingungsdämpfung. Prinzipbedingt ist der Übertragungswirkungsgrad hier ungünstiger als bei rein mechanischen Getrieben. Je nach Anzahl der Stufen setzt sich das Planetengetriebe aus mehreren Radersätzen zusammen, die von hydraulisch betätigten Lamellenkupplungen ohne Zugkraftunterbrechung geschaltet werden.



1 Durashift von Ford schaltet automatisch oder per Tastendruck am Lenkrad



2 Das automatisierte Mercedes-Getriebe Sprintshift erleichtert die Fahrweise

Automatisierte Schaltgetriebe

Automatisierte Schaltgetriebe verwenden normale Handschaltgetriebe, hier erfolgt lediglich das Schalten und Kuppeln hydraulisch oder elektromotorisch. Die elektronische Steuerung sorgt für den Zeitpunkt von Gangwechsel sowie Aus- und Einkuppeln.

Die Vorteile liegen nicht nur im niedrigeren Preis, sondern auch im hohen Wirkungsgrad und damit verbunden im niedrigen Verbrauch. Allerdings sind die Vorteile nicht ohne Nachteile zu haben. Bei den meisten automatisierten Getrieben wird die Zugkraft beim Schalten unterbrochen, was Fahrer und Beifahrer als mehr oder weniger großen Ruck empfinden. Zwar kann weiterentwickelte Elektronik den Vorgang glätten. Auch der Fahrer kann mit dem Gasfuß die Unterbrechung lindern, beseitigen kann er sie jedoch nicht.

Das aber kann das von VW zur Serienreife gebrachte Doppelkupplungs-Getriebe, bei dem stets ein Gang eingelegt ist und der nächste dank der zweiten Kupplung bereit steht. Die Steuerung beider Kupplungen sorgt dann dafür, dass die Zugkraft praktisch nicht unterbrochen wird und der Schaltvorgang wie bei der Wandlerautomatik ruckfrei vonstatten geht. Dabei schaltet das

Tafel 1 Transporter mit Automatikgetriebe

Hersteller Modell	Variante zul.GG, t	Motor Leistung, PS	Getriebeart Gänge	Aufpreis Euro ¹⁾	Kraftstoffverbrauch l/100km ²⁾
Ford Transit	Kasten 3,3-3,5	Diesel 125	Automatisiertes Schaltgetriebe 5	1000,-	0,3 weniger
Iveco Daily Agile	Kasten 3,2-6,5	Diesel 96-166	Automatisiertes Schaltgetriebe 6	k.A. ³⁾	k.A. ³⁾
Mercedes-Benz Vito	Kasten 2,8	Diesel 109-150	Wandler-Automatik 5	1725,-	0-0,3 mehr
Mercedes-Benz Sprinter	Kasten 2,8-4,6	Diesel 156	Wandler-Automatik 5	1929,-	k.A. ³⁾
Mercedes-Benz Sprinter	Kasten 2,6-4,6	Diesel 82-156	Automatisiertes Schaltgetriebe 6	915,-	0,3 weniger
Opel Movano	Kasten 2,8-3,5	Diesel 99-136	Automatisiertes Schaltgetriebe 6	1250,-	0,6 weniger
Peugeot Expert	Kombi 2,5	Ottomotor 136	Wandler-Automatik 4	k.A. ³⁾	0,7 mehr
Renault Kangoo	Kombi 1,6	Ottomotor 95	Wandler-Automatik 4	1350,-	0,5 mehr
Renault Trafic	Kasten 2,9	Diesel 135	Automatisiertes Schaltgetriebe 6	1102,-	0,5-0,8 weniger
Renault Master	Kasten 2,8-3,5	Diesel 99-114	Automatisiertes Schaltgetriebe 6	1102,-	0,7 weniger
VW Caddy	Kasten 2,3	Diesel 105	Doppelkupplungsgetriebe 6	1485,-	0,4 mehr
VW Transporter	Kasten 2,8-3,0	Diesel 131-174	Wandler-Automatik 6	1650,-	0,8 mehr

¹⁾ Preise ohne Mehrwertsteuer.

²⁾ Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Handschaltgetriebe

³⁾ k.A. – vom Hersteller keine Angabe



③ Das automatisierte Getriebe Quickshift im Renault Traffic



④ Das Quickshift für den Renault Traffic



⑤ Doppelkupplungsgetriebe (DSG) von Volkswagen



⑥ Schalthebel des DSG-Getriebes im VW Caddy

DSG blitzschnell und kann beim Herunterschalten sogar ein oder zwei Gänge überspringen und die Zugkraft dennoch ruckfrei angleichen. Wegen der großen Vorteile sind Getriebe dieser Art auch bei anderen Herstellern (z. B. Ford) in der Entwicklung.

Automatik in der Praxis

Mit Automatik fährt man ohne Zweifel sicherer und komfortabler, zum Beispiel im Stadtverkehr, beim Einparken und im Stau. Die Automatik kommt all jenen Fahrern entgegen, die im städtischen „stop and go“ von Haustür zu Haustür eilen. Mit solchen Getrieben fährt man auch wirtschaftlicher, weil die Automatik bewirkt, dass der Motor im verbrauchsgünstigen Drehzahlbereich läuft. Letzten Endes verhindert die Automatik Fehlbedienungen und schont Kupplung und Motor.

Die elektronische Getriebesteuerung ist meist sogar adaptiv. Das heißt, sie passt sich automatisch der Fahrweise des Fahrers an. Fast jedes Automatikgetriebe verfügt neben dem Automatik- noch über einen manuellen Modus. Wer also will, kann durch leichtes Antippen des Schalthebels oder von Tasten am Lenkrad die Gangstufen selbst bestimmen – natürlich ohne zu kuppeln.

Die Wandlerautomatik

Die Wandlerautomatik bietet höchsten Fahrkomfort, weil der Wandler ein besonders weiches Anfahren garantiert und störende Schwingungen fernhält. Ältere Vierstufenautomaten führen allerdings beim Zurückschalten zum unvermittelten Hochdrehen des Motors, was als sogenannter Gummibandeffekt verpönt ist. Bei den neueren Fünf- und Sechstufenautomaten tritt das nicht mehr auf. Die Nachteile der Wandlerautomatik liegen im hohen Anschaffungspreis und im ungünstigen Wirkungsgrad, der zu Kraftstoff-Mehrverbrauch von einem Liter pro 100 km und mehr führen kann.

Doppelkupplungsgetriebe

Das bisher nur von VW angebotene Doppelkupplungsgetriebe verbindet kürzeste Schaltzeiten mit gutem Wirkungsgrad. Der in der Tabelle enthaltene Mehrverbrauch wurde vom Hersteller zunächst als vorläufiger Wert deklariert. Fakt ist, dass sich der Caddy mit DSG-Getriebe hervorragend fährt. Nicht umsonst ist das Getriebe im PKW bereits ein großer Erfolg. Allein 25 % aller Touran-Käufer bevorzugen diese neue Art von Automatikgetriebe.

J. Sachse/K.Böttcher