

BR168: SA 423 Getriebe automatisch 5-Gang

Steigert den Komfort durch Wegfall von manuellem Schalten und Kuppeln; besonders vorteilhaft im Stop-and-Go-Verkehr.



Der bekannte hydrodynamische Drehmomentwandler dient zwar weiterhin als Anfahrmoment, die gesamte Getriebesteuerung erfolgt jedoch nicht mehr wie bisher überwiegend hydraulisch, sondern elektronisch, wobei in die Steuerung über CAN-Datenbus die Motor- und Fahrzeugsteuerungssysteme, wie z.B. ASR (Antriebsschlupfregelung) oder ESP (Electronic- Stability-Program) eingebunden sind. Darüber hinaus beinhalten diese Getriebe eine Wandlerüberbrückungskupplung, die bereits im unteren Teillast- und Geschwindigkeitsbereich in den Gängen 3, 4 und 5 aktiviert werden kann. Durch ständiges Abgleichen der verschiedenen Informationen wird eine schnelle Anpassung des Getriebes an die jeweilige Situation ermöglicht, wobei ebenfalls variable Einflussgrößen wie Fahr- widerstand (Beladung, Gefälle, Steigung) oder Fahrerreaktionen (Gaspedalbewegung, Häufigkeit manueller Schaltungen, Fahrzeuglängs- oder Querbeschleunigungen) von der Elektronik erkannt werden. Zusätzlich zu den wirksamen Schaltbeeinflussungen kann über einen Schalter in der Mittelkonsole ein Winterfahrprogramm (Schalterstellung "W") abgerufen werden. In diesem Fahrprogramm wird grundsätzlich im 2. Gang angefahren und auch bei Rückwärtsfahrt wird eine „längere Übersetzung“ für gefühlvolleres Anfahren ermöglicht. Beibehalten wurden sowohl die mechanische Sperre gegen Wegrollen durch Einlegen von Wählhebelstellung "P" als auch die vorbeugende Maßnahme gegen unbefugtes Betätigen des Wählhebels. D. h., ein Herausschalten aus "P" ist nur in Schlüsselstellung "1" und "2" bei gleichzeitiger Betätigung der Fußbremse, ein Abziehen des Zündschlüssels nur in Stellung „P" möglich.