Schieberkasten

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 24. Januar 2015 um 17:24

Hallo,

also die Beanstandungen über das Schaltverhalten sind sehr stark. Das MSG zieht, unter anderen, das Signal des LMM als Wert heran um das akuelle Motormoment zu berechnen.
Dieser Wert wird an das GSG übermittelt. Danach werden die hydr. Kupplungsdrücke und Schaltzeiten berechnet. Sollte der LMM so falsche Werte liefern das dass Getriebe so extrem reagieren sollte,
wird dieser als def. im MSG festgestellt und nicht mehr als Geber verwendet.
Das tatsächliche Motormoment weicht also OHNE Fehlerspeichereintrag nur minimal vom berechneten ab. Das kann zwar das Schaltverhalten beeinflussen aber nur geringfügig.

Da ich genau beim gleichen Kilometerstand den Schaltschieberkasten getauscht habe, kann ich nur bestätigen das sich das Schaltverhalten nicht unbedingt verbssert sondern das
die schlechten Betriebspunkte sich nur verschieben. Bei mir war zwar der Ruck 5 zu 4 weg, dafür war aber von 1 zu 2 einer zu verspüren.
Dazu kommt das das Getriebeöl in den meisten Fällen NIE getauscht wird, und das Getriebe dadurch exponentiell verschleißt.
Dann plötzlich kommt ein nagelneuer SK mit neuem Öl hinein. Das Öl hat wieder einen anderen Reibwert da es neu ist und der SK aberbeitet präzise.
Nur die ADAPTIONSWERTE im GSG sind immer noch die ALTEN! Das GSG hatte sich schon auf den Verschleißstand adaptiert.

Es soll wohl die Möglichkeit geben die Adaptionswerte zu löschen aber mir ist es nie richtig gelungen. Ein Update löscht diese auf jeden Fall. Sofern es noch updatbar ist.
Und dann muss man eine Adaptionsfahrt machen. Die habe ich gemacht aber ohne merkliche Änderung.

Es kann auch sein das die Lamellenkupplungen und Bremsen am Planetenradsatz verschliessen/verbrannt sind und die Reibwerte nicht mehr stimmen.
Bei mir war das bei der WÜK der Fall. Wenn er diese setzt (kurz bevor er in den 4ten schaltet oder wenn er gerade im 4ten ist) hat es bei immer schön geruckt.
Wie als wenn man die Kupplung bei einem Handschalter plötzlich los lässt:)

Mein Fazit: Bei dieser Laufleistung und diesem Motor (mit hohem Drehmoment) ist bei 140tkm das Automatikgetriebe ohne ATF Wechsel+Filter schon so verschliessen das man am besten alles so lässt wie es ist.
Ich dachte auch ich tue ihm was gutes wenn ich das ATF + Filter wechsle und dann kamen die Schaltschläge! Mann bekommt ja beim herkömmlichen ATF Wechsel ja nie alles raus. Auch

nicht wenn man die
Ölwanne ab schraubt.

Ich würde das ATM professionell überholen lassen. Und dann alle 60tkm Öl+Filterwechsel

LG Basti