

Wie weich bzw. hart schaltet eure Automatik ?

Beitrag von „John F. Doe“ vom 28. Januar 2009 um 09:11

Hallo zusammen,
mir fällt zunehmend auf, dass die Automatik bei meinem R5 besonderes im 2. und 3. Gang relativ hart schaltet. Wahrscheinlich ist das eine subjektive Empfindung, aber es "ruckelt". Ist der Motor warm, wird es besser. Wie ist das bei euch ? Natürlich habe ich die Suchfunktion benutzt . Dort fand ich nur etwas zum Thema Softwareupdate der Steuerelektronik. Aber das müsste meiner (BJ. 2008) aber ja schon haben ?
Ich frage mich, ob ich dies bei meinem Händler reklamieren sollte.
Gruß aus Stuttgart,
Carsten

Beitrag von „bluwe“ vom 28. Januar 2009 um 09:29

Hallo
bei den Erfahrungen die ich gemacht habe würde ich dies in jedem Fall reklamieren. 

Beitrag von „Blackhawk“ vom 28. Januar 2009 um 10:29

[Zitat von John F. Doe](#)

Ist der Motor warm, wird es besser.

Hallo Carsten,

Das ist vollkommen normal, da ja dann das Automatiköl auf Betriebstemperatur ist und daher nicht mehr so zähflüssig 



Beitrag von „John F. Doe“ vom 28. Januar 2009 um 11:24

Danke Dir, Günter.
Das beruhigt mich.
Noch einen erfolgreichen Tag !
Carsten

Beitrag von „Annakin“ vom 28. Januar 2009 um 11:25

Also ich habe auch einen 2008er R5.

Meine Automatik schaltet wirklich butterweich, besser als der vorherige R5 (12/2006).

Egal ob Hoch- oder Runterschalten, ob Vollgas oder nicht. Auch ist kein Unterschied festzustellen, ob die Betriebstemperatur erreicht ist oder nicht.

Ich würde die Sache überprüfen lassen (mein Empfinden).

Allerdings leuchtet Blackhawk's Argument auch ein.

Vielleicht ist ja nur meine Automatik unnormal...

Beitrag von „heland“ vom 28. Januar 2009 um 14:03

Ich muss mich Annakin nur anschließen. Sowohl mein Touareg aus 06/08, als auch mein Alter aus 05/06 schalten tadellos.

Ich denke, dein subjektives Gefühl betrifft den Visko Modus der Automatik. Siehe dazu auch <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php?p=157006#post157006>

Also - wahrscheinlich alles Normal - bleib cool 😎

Beitrag von „T-King“ vom 28. Januar 2009 um 14:26

...wir haben auch einen R5 / Automatik (Modell 06)
...schaltet auch butterweich
...wunderschöne Automatik - habe da auch schon anderes gefahren
...wenn der Motor noch kalt ist dauert es einfach ein wenig länger bis er hochschaltet, was ja ganz normal ist

T-King

Beitrag von „Franks“ vom 28. Januar 2009 um 14:39

also mein V8 schaltet auch butterweich, selbst bei solchen arktischen Temperaturen wie heute morgen, nur 9°C in der Garage (und -1°C draußen). * 

Gruß

Frank

Beitrag von „John F. Doe“ vom 28. Januar 2009 um 14:45

Danke euch allen für die Antworten. Wie gesagt, das ist bestimmt subjektiv, aber es ist ein kleiner "Ruck" besonders vom 1. in den 2. zu spüren, der im Laufe der Fahrt sanfter wird. Kann auch nicht sagen, ob es von Anfang an so war. Wie auch immer, ich lasse es beim nächsten Räderwechsel mal checken, hab ja noch volle Garantie.

Beitrag von „mardi“ vom 28. Januar 2009 um 18:54

Ich will jetzt nicht mit irgendwelchen schlaun Erklärungen kommen, denn technisch habe ich keine Ahnung.

ABER - ich habe sehr viele Autos mit Automatik gefahren. Ich bin überzeugt davon, dass bei der Fertigung eine grosse "Streuung" vorkommen muss. Bei dem gleichen Automodell kann die Automatik mal weich, mal hart schalten. Ich habe das selbst einige Male erfahren, z.B. bei Mercedes und BMW.

In meinem Touareg schaltet die Automatik ganz okay - in meinem Audi aber bedeutend weicher.

Die beste Automatik die ich bisher erlebt habe, sitzt in einem Lexus - fast ganz unmerklich.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „Annakin“ vom 28. Januar 2009 um 20:42

[Zitat von mardi](#)

...Ich bin überzeugt davon, dass bei der Fertigung eine grosse "Streuung" vorkommen muss. Bei dem gleichen Automodell kann die Automatik mal weich, mal hart schalten.....

...auch wieder wahr. 🚗

Und dann noch die verschiedenen persönlichen Empfindungen, und schon haben wir Abweichungen... 😊

Beitrag von „Luzy V8“ vom 29. Januar 2009 um 03:11

[Zitat von mardi](#)

... Ich bin überzeugt davon, dass bei der Fertigung eine grosse "Streuung" vorkommen muss.

Kann ich auch nur zustimmen. Jedoch ist ein Getriebe nicht ein autarkes Teil, sondern Bestandteil eines Systems, das auch zur Schaltqualität beiträgt.

Ein Freund von mir hat, wie ich, einen 2004er V8. Seine Automatik schaltet butterweich. Meine hingegen war sehr ruppig in den Gängen 1, 2, 3 und 4 (hoch und runter). Mein erstes Automatikgetriebe ging dann irgendwann ganz flöten und es wurde ausgetauscht. Nachdem mein neues (runderneuertes) Getriebe eingebaut war, stellte ich fest, dass es zwar nicht so ruppig schaltet wie mein erstes Getriebe, aber Oberklassenniveau konnte/wollte ich das nicht nennen.

Durch ein Reset des Getriebesteuergerätes (GSG) wurde die Schaltqualität erheblich besser, aber nur für wenige Tage. Irgendwie "lernte" das GSG falsch.

Das Auslesen des GSG-Fehlerspeichers zeigte keinerlei Auffälligkeiten, deshalb musste ich mir vom Händler anhören, dass alles "nach Spezifikation" arbeitet.

Da hab ich mich dann selbst auf die Suche gemacht und mittels VAG-COM diverse Messungen an meinem V8 und der des Freundes gemacht.

Resultat: der Stromverlauf meines GSG zur Ansteuerung der Getriebeventile sah anders aus, als an dem weich-schaltenden V8. In einfachen Worten, die Ventile wurden an meinem Touareg sehr viel schneller "auf" und "zu" gemacht, als am Vergleichsfahrzeug.

Ich habe dann den Händler mit meinem Ergebnis mittels Originalgrafiken konfrontiert, aber er hat es nicht wirklich verstanden. Irgendwann hat er doch nachgegeben und einem GSG-Tausch zugestimmt. Seitdem schaltet meine Automatik bei weitem besser, aber leider immer noch nicht ganz so wie an dem V8 des Freundes.

Beitrag von „stuempf“ vom 10. Februar 2009 um 20:44

ich glaube meiner schaltet gar nicht ...

zumindest merke ich nix davon 😞

Stuempf

Beitrag von „mardi“ vom 10. Februar 2009 um 20:56

[Zitat von stuempf](#)

ich glaube meiner schaltet gar nicht ...

zumindest merke ich nix davon 😊

Stuempf

Bist du ganz sicher, dass du von einem Touareg redest?

Die einzige "Automatik" die wirklich unmerklich war, war damals in einem DAF.

Jede andere Automatik schaltet merkbar - auch im Lexus. Allerdings muss man sich hier wirklich auf die Lauer legen - so sanft macht die ihre Arbeit.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „Franks“ vom 10. Februar 2009 um 21:09

[Zitat von mardi](#)

...Die einzige "Automatik" die wirklich unmerklich war, war damals in einem DAF.

Jede andere Automatik schaltet merkbar -...

Da bist du aber nicht mehr so ganz auf dem Laufenden, Audi hat mit der Multitronic die stufenlose Automatik wie damals im DAF schon vor ein paar Jahren neu aufgelegt, auch andere Hersteller bieten schon seit längerem CVT- Getriebe an...

Gruß

Frank

Beitrag von „mardi“ vom 10. Februar 2009 um 21:17

[Zitat von FrankS](#)

Da bist du aber nicht mehr so ganz auf dem Laufenden, Audi hat mit der Multitronic die stufenlose Automatik wie damals im DAF schon vor ein paar Jahren neu aufgelegt, auch andere Hersteller bieten schon seit längerem CVT- Getriebe an...

Gruß

Frank

Das ist richtig - nur habe ich so eine Automatik nicht selbst probiert und kann mir deshalb keine Aussage dazu erlauben.

FIAT hat CVT damals als Sensation auf den Markt gebracht.....aber der Verkauf gelang wohl nicht so richtig.

Das Thema ist aber die Automatik im Touareg - und die kann man sehr wohl merken.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „FrankS“ vom 10. Februar 2009 um 23:18

[Zitat von mardi](#)

...Das Thema ist aber die Automatik im Touareg - und die kann man sehr wohl merken...

du hast ja vom DAF angefangen :D...

Gruß

Frank

Beitrag von „autole“ vom 13. Februar 2009 um 22:35

Ich sage nur DAF 66 Marathon Kombi, war ne coole Kiste, Schalthebel hatte 2 Positionen: Vorwärts oder Rückwärts. Fertig.

Ganz so simpel ist das mit dem Automatikgetriebe im Dicken heute leider nicht mehr. Rucke beim Schalten können viele Ursachen haben, meiner fing damit auch plötzlich an, pünktlich nach Ablauf der Garantie. Zunächst wurde auch an einen Softwarefehler gedacht, war es aber nicht. Als Fehlerursache stellte sich der Schieberkasten heraus, der dann getauscht wurde. Seither schaltet der Dicke so sanft wie nie zuvor. Also mein Tip bei Schaltrucken: überprüfen lassen und darauf bestehen dass der Händler bzw. die Werkstatt Kontakt mit VW aufnimmt.

Gruß
Martin

Beitrag von „John F. Doe“ vom 3. März 2009 um 21:20

Hallo Leute,
kurzer Update zu dem Thema: Nachdem ich sowieso in meiner Werkstatt war (um mir die Endrohre aus Indianapolis montieren zu lassen) habe ich das Schaltverhalten angesprochen. Erwartungsgemäß kam nach einer Probefahrt (bei der ich nicht dabei war) die Antwort: "Nichts

außergewöhnliches festzustellen)  . Ich werde aber dranbleiben und nochmals reklamieren (Gemeinsame Probefahrt ist für Mitte März vereinbart)

Komisch ist, dass ab und zu die Automatik butterweich schaltet, die meiste Zeit aber "ruckt". Das ist dann, wie wenn ein Anfänger mit der Kupplung nicht zurechtkommt, schleifen lässt und dann ein bisschen ruckig kommen lässt.

Gruß,
Carsten

Beitrag von „Ice-T“ vom 8. Dezember 2009 um 18:05

Hallo.

Kennt Ihr auch das Problem auch, dass beim Zurückschalten beim Automatikgetriebe (V6TDI Bj 2008) von D5 nach D4 es teilweise zu einem regelrechten Schlag im Antriebsstrang kommt? Damit meine ich nicht nur ein Ruckeln, sondern wirklich ein richtiger Schlag, wie ein sehr kurzer, aber heftiger Tritt aufs Bremspedal. Oder ist das vielleicht ganz normal? Das passiert nicht ständig, sondern sporadisch. Sowohl im kalten als auch im warmen Zustand.

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „dark-bunny“ vom 8. Dezember 2009 um 19:26

Hallo Ice-T,

das hört sich ganz nach kaputten Getriebe an.
Ich tippe mal auf einen defekten Schieberkasten im Getriebe.

Viele Grüße

dark-bunny

Beitrag von „diver2000“ vom 8. Dezember 2009 um 19:50

[Zitat von Ice-T](#)

Hallo.

... von D5 nach D4 es teilweise zu einem regelrechten Schlag im Antriebsstrang kommt? Damit meine ich nicht nur ein Ruckeln, sondern wirklich ein richtiger Schlag, wie ein sehr kurzer, aber heftiger Tritt aufs Bremspedal...

Gruß,
Ice-T

Das klingt alles andere als gesund und wird das Ende des Getriebes einläuten. Schnellstens in

die Werkstatt.

Gruß Sven

Beitrag von „Ice-T“ vom 9. Dezember 2009 um 09:54

Hi.

Das hört sich aber gar nicht gut an.

Ich dachte es könnte vielleicht etwas mit der Software zu tun haben, so dass ein Update Abhilfe schaffen könnte.

Gruß,

Ice-T

Beitrag von „Luzy V8“ vom 10. Dezember 2009 um 03:14

[Zitat von Ice-T](#)

Hallo.

Kennt Ihr auch das Problem auch, dass beim Zurückschalten beim Automatikgetriebe (V6TDI Bj 2008) von D5 nach D4 es teilweise zu einem regelrechten Schlag im Antriebsstrang kommt? Damit meine ich nicht nur ein Ruckeln, sondern wirklich ein richtiger Schlag, wie ein sehr kurzer, aber heftiger Tritt aufs Bremspedal. Oder ist das vielleicht ganz normal?

Das passiert nicht ständig, sondern sporadisch. Sowohl im kalten als auch im warmen Zustand.

Gruß,

Ice-T

Alles anzeigen

Ist ein sehr bekanntes bekanntes Problem bei VW, allerdings wundert mich, dass es selbst bei Bj 2008 noch vorkommt. Hat wohl was mit ungünstigen Tolearnzen in der Getriebehydraulik zu

tun, siehe nachfolgende Werkstattanweisung. So wie es scheint, hat VW (bzw. Aisin) das wohl nicht ganz in den Griff bekommen.

Lass uns wissen, was Deine Werkstatt dazu meint.

Technical product information

Transaction No.: 2007430/3

Hard shiftback, mainly from 5th to 4th gear

Release date: 29-Apr-2005

Customer statement / workshop findings

Hard sometimes noisy shiftback mainly from 5th to 4th gear after a longer motorway journey when rolling without load.

Juddering when shifting up from 1st to 2nd gear, cold.

Delayed gearshift after changing down from 2nd to 1st gear.

•No entry in the fault memory. •Do not confuse this entry with "Hard shiftback under load" (TPL No. 2008922).

Technical background

Unfavourable tolerances in the hydraulics of the automatic gearbox.

Unfavourable adjustment of the gearbox software.

Production change

Modified gearbox software

from Chassis No. 7L 5D 058331

Beitrag von „Ice-T“ vom 10. Dezember 2009 um 09:53

Wow, danke für die Info, Luzy V8.

Ist das OK, wenn ich einen Ausdruck dem Freundlichen vorlege, damit er sofort sieht, dass es ein bei VW bekanntes Problem ist bzw. er das Problem sofort richtig einsortieren kann? Denn da das Problem sporadisch auftritt, befürchte ich dass auf einer Probefahrt davon nichts zu merken ist.

Wenn ich die Anweisung korrekt verstehe, dann kann die Software entsprechend erneuert bzw. angepasst werden. Aber die Toleranzen lassen sich nicht mehr ändern. Wird da in der Regel was ausgetauscht?

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „Luzy V8“ vom 10. Dezember 2009 um 11:58

[Zitat von Ice-T](#)

Wow, danke für die Info, Luzy V8.

Ist das OK, wenn ich einen Ausdruck dem Freundlichen vorlege, damit er sofort sieht, dass es ein bei VW bekanntes Problem ist bzw. er das Problem sofort richtig einsortieren kann? Denn da das Problem sporadisch auftritt, befürchte ich dass auf einer Probefahrt davon nichts zu merken ist.

Wenn ich die Anweisung korrekt verstehe, dann kann die Software entsprechend erneuert bzw. angepasst werden. Aber die Toleranzen lassen sich nicht mehr ändern. Wird da in der Regel was ausgetauscht?

Gruß,
Ice-T

Alles anzeigen

Klar, drucke es aus und zeige es Deinem Händler. Bin mir aber sicher, dass er davon weiss, er darf es Dir jedoch nichts selbst spontan sagen.

Die richtige Software hast Du schon drin, denn diese wurde in 2005 eingeführt. Oft wird der Schieberkasten getauscht, was oft auch das Problem löst. Oft wird aber auch das komplette Getriebe getauscht, so wars auch in meinem Fall.

Ich konnte das Problem übrigens meinem Händler vorführen indem ich im manuellen Getriebe-Mode bei ungefähr 15% Gaspedal bei ca. 3000U/min zwischen den Gängen 4 und 5 hoch-/runterschaltete.

Viel Glück.

Beitrag von „ChRadi“ vom 10. Dezember 2009 um 15:25

... DANKE, DANKE, DANKE!!!! Und ich dachte schon es ist der "Fehler 86" (Fehler liegt zw. Lenkrad und Rückenlehne)!

Das gleiche Problem (Schlag beim runterschalten vom 5. in den 4. Gang) hat auch mein T sporadisch. Aussage meines (wirklich!) Freundlichen: beobachten. Und tatsächlich: ich hab dem kleinen mit einem Aufenthalt im Sanatorium gedroht und prompt war kein rucken mehr zu spüren!!!

Jetzt will ich aber trotzdem mit den unten geposteten Infos mal zum Freundlichen und sehen was da ´raus kommt.

Übrigens mein T ist MJ 2009 und hat die aktuelle Software installiert!

Gruß Radi

Beitrag von „Luzy V8“ vom 11. Dezember 2009 um 02:34

Für diejenigen Händler, die der Inselfsprache nicht mächtig sind, hilft vielleicht die deutsche Version der Werkstattanweisung:

Technische Produktinformation

Vorgangs-Nr.: 2007430/3

Harte Rückschaltung vornehmlich 5. / 4. Gang beim Ausrollen

Freigabedatum: 27.04.2005

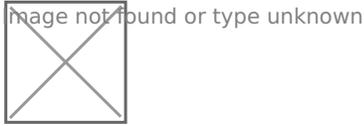
Kundenaussage / Werkstattfeststellung

Harte teilweise geräuschvolle Rückschaltung vornehmlich im 5. / 4. Gang nach längerer Autobahnfahrt beim Ausrollen ohne Last.

Schaltrucken bei Hochschaltung 1. / 2. Gang, kalt.

Schaltverzögerung nach vorheriger Rückschaltung 2. / 1. Gang.

•Kein Eintrag im Fehlerspeicher



•**Beanstandung bitte nicht mit Harte Rückschaltung unter Last (TPL-Nr. 2008922) verwechseln.**

Technischer Hintergrund

Ungünstige Toleranzen in der Hydraulik des automatischen Getriebes.

Ungünstige Abstimmung der Getriebesoftware.

Serieneinsatz

Geänderte Getriebesoftware.

ab Fg.-Nr. 7L 5D 058331

Maßnahme

Softwareanpassung im Getriebesteuergerät.

Alle VAS 5051/5052 Benutzer erhalten mit der Marken-CD 07.57 der geführten Fehlersuche ebenfalls die Flash CD Version 011 für oben genanntes Problem.

Werkstätten in Deutschland mit einem vernetzten Tester können ein Online-Update des Steuergerätes durchführen

Beitrag von „Luzy V8“ vom 11. Dezember 2009 um 02:38

Und das ist die andere Werkstattanweisung mit der man es nicht verwechseln soll:
(Vorgangsnummer wurde in der Zwischenzeit geändert)

Technische Produktinformation

Vorgangs-Nr.: 2008683/4

Harte Rückschaltung unter Last, (starker Beschleunigung)

Freigabedatum: 25.06.2008

Kundenaussage / Werkstattfeststellung

Harte Rückschaltung der Getriebeautomatik, Schaltung 6-4, 5-4, 5-3 unter Last (starker Beschleunigung/ Kick-down) bei warmen Getriebe nach Laufleistung.

-

Fahrzeug Betriebswarm, ab circa 80°C ATF Temperatur

-

Nach Laufleistung (ab circa 40000 km)

-

Drosselklappenstellung 100% = Volllast

-

Drosselklappenstellung 120% = Kick-down

Technischer Hintergrund

Bauteil Toleranzen, im Bereich Schieber/ Modulierventil (C1) im Schieberkasten.

Serieneinsatz

Neuer Schieberkasten seit April 2005.

Maßnahme

Empfehlung: Vorgehensweise zur sicheren Prüfung.

Fahrzeug warm fahren (ATF Temperatur > 80°C).

Aus konstanter Fahrt im 5. Gang Fahrstufe D oder S mit 100 - 120% Drosselklappenstellung

beschleunigen (Kick-down).

Bei dem beschriebenen Problem erfolgt die Rückschaltung 5-4 beziehungsweise 5-3 mit hartem Schaltschlag.

Beitrag von „Earligor“ vom 13. Januar 2010 um 11:15

Moinsen und ein Hallo!

Erster Eintrag von mir und dann gleich mit ne'm Fehler.

Unser Dicker "falls mein Frau das liest ist dass besser so ausgedrückt ;-)", Bj. 2004, 144tkm, 3 Besitzer, 90 LPG, 3,2l Benziner. Seid 7 Wochen in unserem Besitz ...

hat folgendes, am anfang des thread, bekannte Problem auch.

Harte Rückschaltung 5 > 4 beim ausrollen ohne last, nur sporadisch > also nicht immer; wenn ich das richtig einschätzen kann auch nur bei einer Geschwindigkeit 50-40 km/h.

Ist bestimmt, auf Dauer, nicht gesund für den Dicken.

Jemand ne richtige Lösung?

- Ich were mal schauen ob ich über vag com auslesen kann, ob ich das erwähnte Update für GSG

[FONT=""]Softwareanpassung im Getriebesteuergerät inne habe. Lappi, vag com & Kabel usw. erstmal vorhanden

Werde mal berichten zu was es geführt hat, und/oder was geholfen hat.

MfG

[/FONT]

Beitrag von „Ice-T“ vom 15. Januar 2010 um 09:55

Hallo.

Mein Dicker war nun 2 Tage beim :), um das von mir oben beschriebene Problem des harten Rückschaltens von 5 nach 4 zu beseitigen. Das Problem konnte ich dem 😊 problemlos auf einer Probefahrt vorführen, denn das sporadische Auftreten wurde immer häufiger und das unabhängig davon, ob ich in High, Low, oder mit Sperre des Mittendifferentials unterwegs war. Zum Nachstellen des Problems durfte der Wagen nur nicht ganz kalt sein, aber es reichten schon 5 min normale Fahrt, bis die notwendige Temperatur fürs Rucken erreicht war. Dann Beschleunigen bis in Gang 5 oder 6 und Fuss vom Gas. Wagen ausrollen lassen, ggf. ganz leichtes Bremsen (aber kein Muss). Mindestens jedes zweite Mal gab's zuletzt beim Rückschalten von D5 nach D4 den Schaltschlag.

Dem 😊 war das Problem nicht geläufig und er hat Rücksprache mit Volkswagen gehalten. Die haben was am Fahrzeug auslesen lassen und dann Anpassungen am Steuergerät vorgenommen und den Lernspeicher gelöscht, also ein reiner Softwareeingriff.

Das harte Rückschalten ist, seit dem ich das Fahrzeug zurückbekommen habe, nicht ein einziges Mal mehr aufgetreten. Die Schaltpunkte insgesamt haben sich aber meines Erachtens verändert. Kann es aber nicht genau beziffern, da ich mir die alten Werte nicht gemerkt habe, aber ich bin mir sicher, dass ich nun mit höheren Drehzahlen fahre. Kommt wahrscheinlich auch vom Zurücksetzen des Lernspeichers.

Möglicherweise ist es ein Problem für das Lernverhalten der Software, wenn ich zwischendurch von automatik (D) auf manuell schalte, um zügig einen Gang hoch zuschalten und dann sofort wieder in den Automatikmodus wechsele. Das mache ich, um möglichst niedertourig zu fahren und Sprit zu sparen. Möglicherweise verursache ich aber damit, dass die Software dadurch auf zu niedertourig eingestellt wird und dadurch nicht genügend Gas beim Zurückschalten gibt. Aber das ist nur eine Vermutung.

Eingriffe in die Getriebe-Mechanik hat es vom 😊 nicht gegeben, worüber ich froh bin. Ich hoffe nur, dass das Problem nach Anlernen meines Fahrstils nicht wieder auftritt.

Beste Grüße,
Ice-T

Beitrag von „FrankS“ vom 15. Januar 2010 um 14:52

Nach mehr oder weniger bestätigten Berichten in anderen Foren kann man den Lernspeicher des Automatikgetriebes auch selber zurücksetzen:

- Zündung einschalten, Motor nicht starten

- Gaspedal voll durchtreten, über die Kickdown- Position hinaus. Bitte vorher checken, dass der Motor wirklich AUS ist 😊
- Mindestens 5 Sekunden halten
- Zündung ausschalten

Für diese Angaben übernehme ich keine Gewähr

Gruß

Frank

Beitrag von „Earligor“ vom 15. Januar 2010 um 15:22

Zitat von FrankS

Nach mehr oder weniger bestätigten Berichten in anderen Foren kann man den Lernspeicher des Automatikgetriebes auch selber zurücksetzen:

- Zündung einschalten, Motor nicht starten
- Gaspedal voll durchtreten, über die Kickdown- Position hinaus. Bitte vorher checken, dass der Motor wirklich AUS ist 😊
- Mindestens 5 Sekunden halten
- Zündung ausschalten

Für diese Angaben übernehme ich keine Gewähr

Gruß

Frank

Danke! 🙏

Genau das werde ich nachdem ich evtl. vorhandene Fehlerspeicher ausgelesen habe, machen. Bericht folgt.

MfG

Beitrag von „juma“ vom 15. Januar 2010 um 18:44

Servus,

Zitat von FrankS

Nach mehr oder weniger bestätigten Berichten in anderen Foren kann man den Lernspeicher des Automatikgetriebes auch selber zurücksetzen[...]

je nachdem, was man für ein Baujahr hat, ist auch noch der Schlüsselschalter in der Mittelkonsole für die Deaktivierung des Beifahrerairbags verbaut. Mit dem gehts anscheinend auch...

(Bin ich froh, dass mein Getriebe immer dann schaltet, wenn ich es will...coole Sache mit dem Handschalter... 🤖)

Beitrag von „Ice-T“ vom 17. Januar 2010 um 18:10

Zitat von Ice-T

Das harte Rückschalten ist, seit dem ich das Fahrzeug zurückbekommen habe, nicht ein einziges Mal mehr aufgetreten.

UPDATE:

Zu früh gefreut. 😞

Ich bin heute das erste Mal mit dem Dicken seit dem Werkstattbesuch auf der Strecke gewesen und längere Zeit gefahren. Und nun fängt es langsam wieder an. Die ersten Schaltschläge beim Zurückschalten vom D5 bzw. S5 nach D4 bzw. S4 sind wieder aufgetreten. Sehr ärgerlich. Damit sieht es für mich so aus, als wenn das Problem sich nicht über die Software reparieren lässt. Mal sehen was der 😊 dazu sagen wird. Werde wohl wieder auf den Dicken einige Zeit verzichten müssen zwecks Reparatur. Steht mir eigentlich ein Leihwagen kostenlos zu bei noch vorhandener Werksgarantie?

Beste Grüße,
Ice-T

Beitrag von „Ice-T“ vom 19. Januar 2010 um 18:41

[Zitat von ChRadi](#)

... DANKE, DANKE, DANKE!!!! Und ich dachte schon es ist der "Fehler 86" (Fehler liegt zw. Lenkrad und Rückenlehne)!

Das gleiche Problem (Schlag beim runterschalten vom 5. in den 4. Gang) hat auch mein T sporadisch. Aussage meines (wirklich!) Freundlichen: beobachten. Und tatsächlich: ich hab dem kleinen mit einem Aufenthalt im Sanatorium gedroht und prompt war kein rucken mehr zu spüren!!!

Jetzt will ich aber trotzdem mit den unten geposteten Infos mal zum Freundlichen und sehen was da ´raus kommt.

Übrigens mein T ist MJ 2009 und hat die aktuelle Software installiert!

Gruß Radi

Alles anzeigen

Hallo Radi,

fährst Du auch schon mal im Modus LOW (Untersetzung)?

Dabei zerreißt das Rückschalten von D5 nach D4 meinen Dicken fast. Teste es bitte mal. Wagen normal warm fahren. Untersetzung rein. Gas geben bis Du bei D6 landest, so bis ca. 60 km/h und dann Fuss runter vom Gas und ausrollen lassen. Bei Tempo 30 ungefähr wird bei mir von D5 nach D4 zurückgeschaltet. Und dabei kracht es fast jedesmal gewaltig.

Frage an die Wissenden hier im Board:

1. Was kann dabei genau kaputt gehen am Antriebsstrang?
2. Hab ich Anrecht auf einen Leihwagen, solange der Dicke in der Werkstatt ist (Werksgarantie vorhanden)?

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „juma“ vom 19. Januar 2010 um 20:03

Servus,

[Zitat von Ice-T](#)

[...]2. Hab ich Anrecht auf einen Leihwagen, solange der Dicke in der Werkstatt ist (Werksgarantie vorhanden)?

nein, den Leihwagen gibt es nur im Falle des "Liegenbleibers", unabhängig, ob sich der Wagen noch in der Gewährleistungsphase oder später innerhalb der Mobilitätsgarantie befindet.

andere Frage: Wieso fährt man eigentlich 60km/h oder nochmehr im Untersetzungs-Modus? 🤔
War/ist das nur aus "Anschauungs-/Reproduzierbarkeitszwecken"?

Beitrag von „Ice-T“ vom 20. Januar 2010 um 09:42

[Zitat von juma](#)

andere Frage: Wieso fährt man eigentlich 60km/h oder nochmehr im Untersetzungs-Modus?
War/ist das nur aus "Anschauungs-/Reproduzierbarkeitszwecken"?

Hallo Juma,

es dient ebenfalls zu Reproduzierbarkeitszwecken. Aber leider auch oft nicht; aus folgendem Grund:

Es kommt des öfteren vor, dass ich kurze Passagen vor mir habe, auf denen ich nicht "kriechen" muss, wie zum Beispiel kurze asphaltierte Stücke zwischen zwei unbefestigten Wegen. Da ich es nervend finde, für ein kurzes Stück immer wieder von LOW nach HIGH und dann wieder von HIGH nach LOW zu schalten, drück ich halt auf´s Gas.

Gruß,
Ice-T

PS: Vielen Dank für die Antwort mit dem Leihwagen.

Beitrag von „dummytest“ vom 20. Januar 2010 um 17:30

[Zitat von Ice-T](#)

.... Da ich es nervend finde, für ein kurzes Stück immer wieder von LOW nach HIGH und dann wieder von HIGH nach LOW zu schalten, drück ich halt auf´s Gas. .

nichts gegen einzuwenden, bin auch oft genug in der Untersetzung bis zum 6.Gang hoch gefahren (allerdings maximal 30 oder 40 km/h).

Allerdings lege ich mich auf jedem unbefestigten Weg gleich die Untersetzung ein, solange ich im normalen 1.Gang noch ausreichend schnell fahren kann lasse ich das, erst wenn mein Tempo durch den Strassenzustand Richtung "kriechen" tendiert kommt das Ding zum Einsatz (man sagt mir eher nach, dass ich zuviel in der Untersetzung fahre, trotzdem nehme ich die normalerweise nur für wirklich schwieriges Gelände a la Camp4Fun, Hell´s Revenge oder so... 😊).

Trotzdem erwarte ich mit eingelegter Untersetzung auch kein seidenweiches Schaltverhalten mehr, ist doch logisch, dass das massiv erhöhte Drehmoment bei allen Gangwechseln zu einem viel härteren "Einkuppeln" führt und damit zum Rucken.

Beitrag von „Ice-T“ vom 20. Januar 2010 um 18:47

[Zitat von dummytest](#)

Trotzdem erwarte ich mit eingelegter Untersetzung auch kein seidenweiches Schaltverhalten mehr, ist doch logisch, dass das massiv erhöhte Drehmoment bei allen Gangwechseln zu einem viel härteren "Einkuppeln" führt und damit zum Rucken.

Erwarte ich auch nicht.

Aber zwischen viel härterem Einkuppeln bzw. Rucken und dem was bei meinem Dicken passiert

ist schon ein himmelweiter Unterschied. Was "normal" ist, sehe ich bei jedem Gangwechsel. Der Schlag tritt sporadisch, wie schon gesagt, nur bei einem Wechsel von 5 nach 4 statt. Und der ist definitiv nicht normal, wie mir der Meister des 😊 auf einer Probefahrt bestätigt hat.

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 20. Januar 2010 um 19:30

Zitat von Ice-T

... Es kommt des öfteren vor, dass ich kurze Passagen vor mir habe, auf denen ich nicht "kriechen" muss, wie zum Beispiel kurze asphaltierte Stücke zwischen zwei unbefestigten Wegen. Da ich es nervend finde, für ein kurzes Stück immer wieder von LOW nach HIGH und dann wieder von HIGH nach LOW zu schalten, drück ich halt auf´s Gas.

Gruß,
Ice-T

👑👑 Was fährst Du denn für unbefestigte Wege? Da gehört schon einiges dazu, um nur noch mit Untersetzung voran zu kommen. Habe die Untersetzung noch nicht häufig gebraucht (im "Bösen Wolf" war die allerdings Pflicht:D)

Beitrag von „Ice-T“ vom 20. Januar 2010 um 19:35

Zitat von Ex-Audifahrer

👑👑 Was fährst Du denn für unbefestigte Wege? Da gehört schon einiges dazu, um nur noch mit Untersetzung voran zu kommen. Habe die Untersetzung noch nicht häufig gebraucht (im "Bösen Wolf" war die allerdings Pflicht:D)

Waldwege

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „dummytest“ vom 20. Januar 2010 um 21:41

Zitat von Ice-T

Waldwege

Gruß,
Ice-T

versuch´s doch mal einfach in Tiptronic, 1.Gang
wenn es schneller werden soll hast du ja noch den 2.

sollte für einen Waldweg normalerweise reichen, die Untersetzung brauchst du normalerweise erst, wenn es langsamer als 10 km/h wird (denke ich...)

Was für einen Sinn macht es, in Untersetzung im 4.Gang zu fahren wenn für die meisten Strecken auch noch der 1.Normal-Gang ausreichen würde.

Beitrag von „coala“ vom 20. Januar 2010 um 23:26

Zitat von dummytest

versuch´s doch mal einfach in Tiptronic, 1.Gang
wenn es schneller werden soll hast du ja noch den 2.

sollte für einen Waldweg normalerweise reichen, die Untersetzung brauchst du normalerweise erst, wenn es langsamer als 10 km/h wird (denke ich...)

Was für einen Sinn macht es, in Untersetzung im 4.Gang zu fahren wenn für die meisten Strecken auch noch der 1.Normal-Gang ausreichen würde.

Das macht unter Umständen tatsächlich schon Sinn. Bei Aktivierung der Untersetzung wird nämlich auch die ASR/das ESP und ebenfalls das ABS in einen anderen Modus geschaltet. Dies führt im ersterem Fall zu besserer Traktion, da bereits bei geringeren Drehzahlunterschieden der Räder das jeweils durchdrehende Rad abgebremst wird und damit Kraft zum Rad mit der besseren Haftung geleitet wird. Beim ABS wird (ab der GP-Version) ebenfalls die Gelände-ABS-Kennlinie aktiviert, welche auf losem Untergrund (Kies, Schotter, Sand...) durch beabsichtigtes, kurzes Blockieren der Vorderräder - allerdings nur bei Geradeausfahrt - zu kürzeren Bremswegen verhilft.

Grüße
Robert

Beitrag von „dummytest“ vom 21. Januar 2010 um 09:19

ich bin bisher davon ausgegangen, dass die Umschaltung ins "Geländeprogramm" für ABS, ASR, etc. bereits bei Sperrung des Mittendifferenzials vorgenommen wird.

Beitrag von „macko“ vom 21. Januar 2010 um 10:59

High --- Low --- Sperrung Diff --- (ggf. Sperrung HA)

Oder meinst Du die Selbstsperrung vom Mittendiff?

Beitrag von „Ice-T“ vom 21. Januar 2010 um 13:18

Zitat von dummytest

versuch´s doch mal einfach in Tiptronic, 1.Gang
wenn es schneller werden soll hast du ja noch den 2.

sollte für einen Waldweg normalerweise reichen, die Untersetzung brauchst du normalerweise erst, wenn es langsamer als 10 km/h wird (denke ich...)

Was für einen Sinn macht es, in Untersetzung im 4.Gang zu fahren wenn für die meisten Strecken auch noch der 1.Normal-Gang ausreichen würde.

Danke für den Tip, den ich aber aus verschiedenen Gründen nicht umsetzen kann.

Meiner Meinung nach schweift das hier nun vom eigentlichen Thema dieses Threads ab.
Ggf. können wir damit in einem passenderen Thread weitermachen.

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „coala“ vom 21. Januar 2010 um 13:29

Zitat von dummytest

ich bin bisher davon ausgegangen, dass die Umschaltung ins "Geländeprogramm" für ABS, ASR, etc. bereits bei Sperrung des Mittendifferenzials vorgenommen wird.

Da hast du absolut Recht, da das Mitteldifferential ausschließlich NACH Einlegen des Geländereduktion sperrbar ist 😄

Das ist dann eine Stufe am Drehknopf weiter...

Grüße
Robert

Beitrag von „juma“ vom 21. Januar 2010 um 13:59

Servus,

[Zitat von coala](#)

Da hast du absolut Recht, da das Mitteldifferential ausschließlich NACH Einlegen des Geländereduktion sperrbar ist 😄

Das ist dann eine Stufe am Drehknopf weiter...

das Zentraldifferential sperrt sich automatisch. Und das geht so schnell (liegt im Millisekundenbereich), dass es laut einem an der Entwicklung dieses technischen Meisterwerks Beteiligten gar nicht notwendig ist, die Sperre überhaupt dauerhaft einzulegen.

Das SSP, das ebenfalls davon spricht, dass eine Sperre erst mit vorangegangener Reduktion geschlossen werden könne, ist so nicht richtig.

Wenn dem so wäre, würde es einem Ansinnen eines automatischen Differentials ja auch zuwider laufen.

Wir schweifen aber schon wieder ab...besser hier weiter: [KLICK](#) 🤖

Beitrag von „dummytest“ vom 21. Januar 2010 um 15:50

[Zitat von macko](#)

High --- Low --- Sperrung Diff --- (ggf. Sperrung HA)

Oder meinst Du die Selbstsperrung vom Mittendiff?

AUA... 😄

bin jetzt extra noch mal rausgelaufen um nachzuschauen.... , stimmt ...
erst LOW ... dann Mittendiff.Sperre ..

das kommt davon wenn man das inzwischen immer "blind" macht und gar nicht mehr auf den Schalter schaut. Ich nehme also jetzt alles zurück und behaupte das "Gegenteil".

Bin mir im Moment nicht mehr ganz sicher, ob nicht bereits die Verstellung der Luftfederung in den Offroad-Level ausreicht die Steuerprogrammen entsprechend zu ändern. Das kann ich jetzt nicht ausprobieren, da ich keine Luftfederung mehr habe 😞.

Ob mein "alter" mit der Luftfederung im Offroad-Level schon in so ein Geländeprogramm gewechselt ist, weiss ich nicht mehr, auf jedenfall hat er mich immer und überall (fast) durchgebracht 🚗👉👈

Meine jetzigen fahre ich an sich nicht anders als den "alten", er geht genau so gut durch.

Beitrag von „ChRadi“ vom 11. Februar 2010 um 11:17

Zitat von Ice-T

Hallo Radi,

fährst Du auch schon mal im Modus LOW (Untersetzung)?

Dabei zerreißt das Rückschalten von D5 nach D4 meinen Dicken fast. Teste es bitte mal. Wagen normal warm fahren. Untersetzung rein. Gas geben bis Du bei D6 landest, so bis ca. 60 km/h und dann Fuss runter vom Gas und ausrollen lassen. Bei Tempo 30 ungefähr wird bei mir von D5 nach D4 zurückgeschaltet. Und dabei kracht es fast jedesmal gewaltig.

Frage an die Wissenden hier im Board:

1. Was kann dabei genau kaputt gehen am Antriebsstrang?
2. Hab ich Anrecht auf einen Leihwagen, solange der Dicke in der Werkstatt ist (Werksgarantie vorhanden)?

Gruß,
Ice-T

Hallo Ice-T,

das Thema in der Untersetzung habe ich bisher noch nicht probiert.

Bei mir stellt es sich mittlerweile so dar, dass VW der Werkstatt einen Hinweis auf eine fehlerhafte Steckverbindung bei der Klimaanlage gegeben hat. Was das mit dem Getriebe zu tun hat ist eine andere Frage, aber gut.

Überprüfung der Steckverbindung wurde gemacht, hat aber keinen Einfluss auf das Getriebeverhalten gehabt.

Dann gab es von VW noch einen hint auf evtl. undichte Leitungen im Getriebe - auch das wurde kontrolliert, ohne Befund.

Als letztes sollte während der Fahrt das Getriebesteuergerät neu angelernt / programmiert werden. Dabei wurde der entsprechende Fehler festgestellt und jetzt bekomme ich (der T) einen neuen Schieberkasten!

Der wird irgendwo in KW 7/8 eingebaut - dann wollen wir mal sehen!

Gruß Radi

Beitrag von „Ice-T“ vom 11. Februar 2010 um 15:07

[Zitat von ChRadi](#)

...Als letztes sollte während der Fahrt das Getriebesteuergerät neu angelernt / programmiert werden. Dabei wurde der entsprechende Fehler festgestellt und jetzt bekomme ich (der T) einen neuen Schieberkasten!

Der wird irgendwo in KW 7/8 eingebaut - dann wollen wir mal sehen!

Gruß Radi

Hi Radi,

das Anlernen des Steuergerätes und den Wechsel des Schieberkastens hat mein Dicker bereits hinter sich. Leider ohne den erhofften Erfolg. Der Schlatschlag beim Zurückschalten von 5 nach 4 ist nach wie vor vorhanden. Hoffentlich hast Du mehr Glück als ich.

Ist es bei Dir auch nur, wenn der Wagen warm gefahren ist?

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „ChRadi“ vom 11. Februar 2010 um 21:50

Na ja, die Befürchtung dass der Schieberkasten nicht die Lösung ist habe ich auch! Schau'n mer mal. Ggf. läuft es dann auf einen Getriebetausch hinaus. Soll mir egal sein!

1. ist der T noch keine zwei Jahre alt, also noch in der Gewährleistung,
2. stehen gerade erst knapp 24.000 km auf der Uhr und
3. habe ich einen Händler der mich unterstützt, auch wenn ich den T nicht bei ihm gekauft habe (er konnte den Preis nicht mitgehen)

Bei mir kommt der Schaltschlag übrigens unabhängig von der Temperatur - also egal ob warm oder kalt. Vermehrt allerdings z.B. nach längerem Besuch der BAB.

Gruß Radi

Beitrag von „bigfoot77“ vom 12. Februar 2010 um 18:36

[Zitat von Luzy V8](#)

Und das ist die andere Werkstattanweisung mit der man es nicht verwechseln soll:
(Vorgangsnummer wurde in der Zwischenzeit geändert)

Technische Produktinformation

Vorgangs-Nr.: 2008683/4

Harte Rückschaltung unter Last, (starker Beschleunigung)

Freigabedatum: 25.06.2008

[...]

Alles anzeigen

Das ist genau der Fehler, den mein V10 seit 2 Wochen hat. Was ist denn da die Lösung? wird da langsam ein neues Getriebe fällig, und wenn ja kennt sich einer mit den KÖsten aus?
Vielen Dank für eine Info und schadenfreie Zeit mit Euren Dicken!

Beitrag von „Luzy V8“ vom 15. Februar 2010 um 13:19

Bei mir wurde nach den harten Schaltschlägen das komplette Automatik- und Verteilergetriebe getauscht. Ein neues Getriebesteuergerät habe ich zwischenzeitlich auch bekommen.

Tja, die extrem harten Schaltschläge beim Rückschalten sind zwar weg, aber von einem komfortablem Schaltverhalten bin ich immer noch weit entfernt, vor allem im Stadtverkehr. Ich denke ich werde das Problem bald damit lösen, dass ich diese Geldverbrennungsmaschine verkaufe und dieses Auto in schlechter Erinnerung behalte. Ich finde es fast schon eine Schande, dass VW mit diesem Auto überhaupt in Serie gegangen ist ohne dabei ein "robustes Design" im voraus sichergestellt zu haben.

Ich kann mich glücklich schätzen, dass ich hier in USA 4 Jahre Neuwagen-Garantie hatte und noch 3 Jahre Anschlussgarantie abgeschlossen habe.

Ich denke es wäre für VW billiger gewesen, mir einen voll funktionsfähigen Touareg zu verkaufen und noch kostenlos einen Passat 2.0T zu geben, anstatt das was sie im nachhinein in meinen Touareg nochmals nachinvestieren mussten. (Getriebe ist nur eines von vielen Problemen)

Trotzdem würde mich es schon interessieren, warum trotz Getriebetausch die Schaltvorgänge nicht zufriedenstellend sind. Statistisch gesehen ist es sehr unwahrscheinlich 2x hintereinander eine schlechtes Getriebe zu bekommen.

Beitrag von „Ice-T“ vom 16. Februar 2010 um 09:44

Hi Luzy V8,

hab da noch ein paar Fragen an Dich. Würde mich fruen wenn Du Zeit finden würdest, sie zu beantworten:

Waren die Schaltschläge auch Ursache für den Austausch des Verteilergetriebes? Ist das Verteilergetriebe gleichzeitig mit dem Automatikgetriebe getauscht worden, oder zu später? Wenn Du langsam über Schnee und Eis wendest, Lenkwinkel größer 22° (laut Offroadanzeige), fängt Dein Fahrzeug in dem Fall auch an zu tanzen (wanken/aufschaukeln) ?

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „Luzy V8“ vom 16. Februar 2010 um 12:53

[Zitat von Ice-T](#)

Hi Luzy V8,

hab da noch ein paar Fragen an Dich. Würde mich freuen wenn Du Zeit finden würdest, sie zu beantworten:

Waren die Schaltschläge auch Ursache für den Austausch des Verteilergetriebes? Ist das Verteilergetriebe gleichzeitig mit dem Automatikgetriebe getauscht worden, oder zu später? Wenn Du langsam über Schnee und Eis wendest, Lenkwinkel größer 22° (laut Offroadanzeige), fängt Dein Fahrzeug in dem Fall auch an zu tanzen (wanken/aufschaukeln) ?

Gruß,
Ice-T

Alles anzeigen

Das Verteilergetriebe (VG) wurde zum selben Zeitpunkt wie das Automatikgetriebe ausgetauscht, weil ich den Jungs klargemacht habe, dass die harten Schaltschläge sicher nicht positiv zur Lebensdauer des VG beigetragen haben. Bin selbst Ingenieur, und wenn man sich den Aufbau des VG anschaut sieht man, dass man da auch sehr viel kaputt machen kann. Bei mir zuckt und ruckelt seither nichts bei jeglichem Lenkeinschlag. Damals als der Wagen hingegen neu war, zitterte das Lenkrad beim Lenkeinschlag recht ordentlich.

Beitrag von „Earliger“ vom 2. März 2010 um 09:26

[Zitat von Franks](#)

Nach mehr oder weniger bestätigten Berichten in anderen Foren kann man den Lernspeicher des Automatikgetriebes auch selber zurücksetzen:

- Zündung einschalten, Motor nicht starten
- Gaspedal voll durchtreten, über die Kickdown- Position hinaus. Bitte vorher checken, dass der Motor wirklich AUS ist 😊
- Mindestens 5 Sekunden halten
- Zündung ausschalten

Für diese Angaben übernehme ich keine Gewähr

Gruß

Frank

So, Zwischenbericht:

Hab das gemacht, funktionierte auch.

Nur das er sich wieder angelernt hat bei den letzten kalten Wochen, aber ohne vermehrte (bis lang 2 mal, nach längerer schnellerer Fahrt, Scheibebetrieb 50-45 km/h / ohne Bremse usw., dann von 5 in 4 etwas hart geschaltet, aber nicht sooo wie ich es schon mal hatte) harte Rückschläge vom 5>4.

Getriebeöl wird mit gewechselt in kurzer Zeit bei Große Insp..

(Kennt jemand welches Öl das ist: Name/Bezeichnung/Angaben?! Danke)

Werde weiter beobachten.

PS. : Wenn, wie bei mir aufgetreten, die Batterie leer ist, wird der Lernspeicher auch zurückgesetzt! Hatte ich am So. letzten Wochenendes erfahren müssen. Danke erste Batt. aus 2004 und brauche demnächst ne neue

MfG

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 2. März 2010 um 09:49

Hi!!

Das Thema Automatikgetriebeöl Wechsel (und auch Verteiler/Vorderachsgetriebe) interessiert mich auch.

So weit ich gelesen habe wird beim Automatikgetriebe ein Öl der Spezifikation VW501.50 benötigt. Bsp. Castrol TAF-X SAE 75W-90.

Evtl hat hier wer andere Informationen oder Erfahrungswerte.

Kann man den Automatikölwechsel selbstständig machen, oder brauche ich hierzu Spezialwerkzeug??

Gruss aus Frankfurt

Matt

Beitrag von „macko“ vom 2. März 2010 um 10:00

Hi Matt,

auf jeden Fall Hebebühne, Drehmomentschlüssel, Torx etc, Infrarotthermometer für Füllhöhe (Temperaturabhängig). Google mal nach den Anleitungen für A6 4B, da gibts einiges, denke nicht dass es bei Trex groß anders ist.

meld dich mal
marco

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 2. März 2010 um 10:15

infrarotthermometer??Wofür das denn??

Beitrag von „macko“ vom 2. März 2010 um 10:21

Hey, Du bist doch Techniker...🤖

Du musst beim Einfüllen eine gewisse Temperatur haben (ich glaub 40 °C), dann soviel einfüllen, bis es zum Überlauf rausläuft.

Und auf jeden Fall Ölwanne wegschrauben, damit Du 90 Prozent des Öl wechseln kannst.

Schau mal hier: <http://www.rodionenkin.de/oelwechsel-ag-vag-tt5.htm>

gruss
marco

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 2. März 2010 um 10:28

Mmmmhhh...

danke für die Info.

Ich bin zwar Techniker, aber an ganz anderen Motoren und "Fahrzeugen"👍👍👍

Da läuft das etwas anders ab...

Hast Du denn das Getriebeöl schon gewechselt am Touareg? Du fährst ja doch einige km mehr als wir. Wenn nein, dann können wir das zusammen machen...Mit Bier und BBQ:D:D:D

Beitrag von „macko“ vom 2. März 2010 um 16:12

Hi Matt,

ganz ehrlich, bei T würde ich es jetzt nicht mehr selbst machen, da wurden schon einige Firmen gepostet, die zusätzlich noch spülen, zum fairen Preis. 🤔

Musst mal suchen.

Ig

marco

Beitrag von „Stein“ vom 2. März 2010 um 19:40

Morgen,

mein T hat jetzt schon an 2 Tagen hart je ein mal (hat sich wie ein Schlag angehört) vom 5ten

in den 4ten geschaltet. 🤔

Er muss in 1200km zur 90tsd Inspektion.

So wie ich gelesen habe müsste ja dann wohl ein Automatikgetriebeölwechsel erfolgen?

Gruß

Eric

Beitrag von „ak0303“ vom 2. März 2010 um 19:48

[Zitat von Stein](#)

Er muss in 1200km zur 90tsd Inspektion.
So wie ich gelesen habe müsste ja dann wohl ein Automatikgetriebeölwechsel erfolgen?

Hallo Eric,

es wird nicht in der Inspektion automatisch gewechselt.

Hier mal das Thema:<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...wechseIn&page=2>

Beitrag von „Stein“ vom 2. März 2010 um 20:01

Na dann muss ich dem 😊 sagen "Getriebeöl wechseln."
Hab ja auch vor den T über 200.000km zu bewegen.

Gruß
Eric

Beitrag von „Ice-T“ vom 3. März 2010 um 10:49

Zitat von Stein

Morgen,

mein T hat jetzt schon an 2 Tagen hart je ein mal (hat sich wie ein Schlag angehört)
vom 5ten in den 4ten geschaltet. 🤖

Er muss in 1200km zur 90tsd Inspektion.
So wie ich gelesen habe müsste ja dann wohl ein Automatikgetriebeölwechsel erfolgen?

Gruß
Eric

Alles anzeigen

Hi Eric,

kam der Schlag beim Ausrollen bzw. beim Ausrollen und Bremsen oder war es beim Beschleunigen? Ich befürchte aus eigener Erfahrung heraus, dass ein Wechsel des ATF das Problem des harten Schaltens von 5 nach 4 nicht lösen wird. Ich hoffe aber, dass es bei Dir anders ist. Könntest Du bitte nach dem ATF-Wechsel und ausreihend Probefahrt kurz posten, ob das Schlagen danach weg gegangen ist?

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 3. März 2010 um 10:52

Den Getriebeölwechsel musst du extra "buchen".

Ist aber wie Macko schon schrieb eine wirklich sinnvolle Sache. Seit letzter Woche bin ich diesbezüglich völlig überzeugt. Konnte einen A4 mit Automatik vor und nach dem einfachen ATF Ölwechsel fahren. Ein wirklich deutlich fühlbarer Unterschied.

[macko](#): Ich gebe Dir gerne Recht. Das Spülen bringt sicherlich auch den letzten Verschleisschlamm aus dem System, aber ich habe wenige KM drauf (9000km pro Jahr) und ich bin überzeugt das ein einfacher Wechsel des Öl's mit Wannen- & Filterreinigung doch schon den gewünschten Effekt haben wird. ATF Fluid sollte gemäß Castrol alle 48 Monate gewechselt werden, da im Getriebe Scherkräfte das Öl vermeintlich "zersetzen". Zumindest hat mir das der Castrolvertrieb erklärt.

Smile
Matt

Beitrag von „coala“ vom 3. März 2010 um 11:56

[Zitat von OldGrumpy](#)

...ATF Fluid sollte gemäß Castrol alle 48 Monate gewechselt werden, da im Getriebe Scherkräfte das Öl vermeintlich "zersetzen". Zumindest hat mir das der Castrolvertrieb erklärt.

Smile
Matt

Hallo,

das ist (leider) richtig und keine Verkaufspropaganda von Mr. Castrol, sondern eine vernünftige Aussage. Auch wenn immer mal wieder gerne von einer - im allgemeinen nicht näher spezifizierten - "Lebensdauerschmierung" gesprochen wird. Die "Lebensdauer" ist eben dann erreicht, wenn das Getriebe hin ist 😄

Schmieröle altern ja auf verschiedene Weise. In einem mechanischen, aktiven System "verbraucht" sich das Öl samt Additiven zusätzlich noch durch Druck- und Scherbeanspruchungen, das ist ein ganz normaler und unvermeidbarer Vorgang. Immer mehr Molekülketten werden im Laufe der Zeit mechanisch gecrackt und stehen dann nicht mehr in ihrer ursprünglichen Form und Funktion zur Verfügung. Die Eigenschaften des Öls verändern sich.

Wer vor hat sein, Fahrzeug längerfristig zu fahren, ist mit einem Ölwechsel beim Automatikgetriebe nach einigen Jahren sicher nicht schlecht beraten. Demjenigen, der sein Auto nach 2, 3 oder 4 Jahren wieder verkauft oder nach der Leasingzeit zum Händler zurückgibt, kann es andererseits wiederum relativ egal sein.

Grüße
Robert

Beitrag von „OldGrumpy“ vom 3. März 2010 um 16:29

@Robert::D Genau auf den Punkt. Wollte nicht soweit ausholen, aber Du hast alles gesagt.

Gruss nach Freising Herr Nachbar 🍷

Beitrag von „Stein“ vom 3. März 2010 um 19:42

Die Schläge treten beim Beschleunigen auf, aber nicht immer, meistens beim zurückschalten von dem 5ten in den 4ten - wenn mich meine Äuglein nicht täuschen.

Gruß
-Eric

Beitrag von „ChRadi“ vom 12. März 2010 um 11:00

Hallo Gemeinde und Leidensgenossen,

bei meinem T ist nun aufgrund der Schaltschläge (5 in 4) der Schieberkasten getauscht worden
- und was soll ich sagen, es ist nicht besser, sondern eher schlechter geworden! 

Jetzt wird das Getriebesteuergerät nochmal auf die aktuellste Software gebracht und wenn das nichts hilft, wird wohl das Getriebe getauscht!

Bin mal gespannt!

Gruß Radi

Beitrag von „Stein“ vom 13. März 2010 um 06:50

So der T ist zurück,

kein Ölwechsel im Getriebe sondern nur neue Software - und was soll ich sagen - er schaltet weicher und bisher kein hartes Schalten.  

Doch dazu musste ich mich eine Nacht von ihm trennen, da zum Standlichtbirnenwechsel das Ausschubgetriebe der Lampeneinheit beschädigt wurde oder war.

Gruß
Eric

Beitrag von „ChRadi“ vom 16. März 2010 um 10:51

... neueste Software ist auf dem Steuergerät programmiert (war vorher schon), Schaltschläge noch immer vorhanden. 😞

Jetze will VW Aussendienstler schicken die sich den T nochmal ansehen und um entsprechende Meßwerte auszulesen.

Dann sehen wir weiter!

Gruß Radi

Beitrag von „Earligor“ vom 25. März 2010 um 09:03

Moinsen!

Hier mal mein Update:

Nach Großer Inspektion (wie man zu mir sagt: Grosse Insp ist > Fenster & Türen auf!)
[~100€]

- Alle Filter gewechselt
- Motoröl wechsel (selbst gekauft)
- Zündkerzen neu (<10ner das Stück; auch selber gekauft)
- Gasfilter muss ich noch wechseln; hab ich aber schon liegen (von der Bucht, nur die Filtereinlagen)
- Automatikgetriebeöl abgelassen, Deckel ab, Filter neu, Dichtung neu und mit neuem Öl befüllt

>>> Was soll ich sagen, nach knapp 1.500km KEIN Schaldschlag mehr <<<

Ich hoffe, für mich und evtl. andere, das es auch nicht wieder vorkommt und das es dass war.

Fazit: Bei unserem Dicken hat wahrscheinlich Getriebeölwechsel geholfen/Fehler beseitigt.

MfG an das/alle im TF Forum

Beitrag von „ChRadi“ vom 10. Mai 2010 um 11:38

... so, hier nochmal ein kurzes Update.

Mein T hatte jetzt Besuch aus WOB, da alle bisherigen Maßnahmen die Schaltprobleme nicht beseitigt haben. Es waren zwei externe MA von VW (vom Zulieferer AISIN) da, haben div. Messgeräte in den T eingebaut und sind 3 Stunden durch die Gegend gefahren. Resultat der Aktion ist, dass man den Fehler nachvollziehen und vor allem protokollieren konnte.

Seit vergangenen Freitag habe ich nun eine neue Software für das Getriebestg. programmiert bekommen und jetzt heißt es wieder "sit and wait" - Beobachten ob das Problem beseitigt ist.

Schaun mer mal!

Gruß aus dem Sauerland,

Radi

Beitrag von „coolemuke“ vom 16. Mai 2010 um 08:14

hi

ich fahr ein v8 mit 160.000km runter

also meistens schaltet er butterweich, nur manchmal macht er bissel komische sachen wenn er in den 3ten schaltet oder runter in den 2ten.

werde aber dann mal alle filter und so tauschen und oel und gucken ob es immer noch so ist.

aber eigentlich merkt man sonst nie das er schaltet manchmal wunder ich mich das er schon im 6ten is

hatte schon 2-3 mal das er so ein richtiges ruckeln hatte als ob jemand hinten drauf faehrt mit 20kmh unterschied

hab mir aber auch letztens noch ein clk 500 cabrio angeschaut mit 90.000km und bei dem war es bei der probefahr viel staerker

ich hab des gefuehl das es am sprit liegt

da ich in amerilka wohne und es da nur 93 gibt was hier 95 entspricht

Beitrag von „juma“ vom 16. Mai 2010 um 22:16

Servus,

[coolemuke](#)

Sei bitte so gut und nutze bitte die Umschalttaste um Großbuchstaben an den richtigen Stellen zu "produzieren. Dein Text lässt sich sehr schwer lesen, zumal jedwede Interpunktion fehlt.

Vielen Dank! 🙏

Beitrag von „Michael67“ vom 12. Juni 2010 um 00:57

[Zitat von ChRadi](#)

... so, hier nochmal ein kurzes Update.

[... man den Fehler nachvollziehen und vor allem protokollieren konnte.]

Seit vergangenen Freitag habe ich nun einen neue Software für das Getriebestg. programmiert bekommen und jetzt heißt es wieder "sit and wait" - Beobachten ob das Problem beseitigt ist.

Schaun mer mal!

Gruß aus dem Sauerland,

Radi

Alles anzeigen

Hallo Radi

Gibt es schon was zu berichten??

Beitrag von „Ice-T“ vom 16. November 2010 um 10:10

Hallo ChRadi,

würde mich aus gegebenen Anlass ebenfalls interessieren, wie es bei Dir weitergegangen ist. Mein zweites Getriebe fängt jetzt auch an zu mucken. Erneut treten die Schaltschläge von 5 nach 4 ohne Last auf.

Gruß,
Ice-T

Beitrag von „ChRadi“ vom 17. November 2010 um 09:30

Hallo Gemeinde,

sorry für die verspätete Meldung, aber hatte viel um die Ohren!
Also, der Stand der Dinge ist der:

Am Montag war nochmals ein Aussendienstler von VW da und ist mit mir gefahren, da sich seit dem Update der Software zwar das ges. Schaltverhalten gebessert hat, aber die Schaltschläge nach wie vor da sind, wenn auch nicht mehr so häufig. Gefühlsmäßig wird es aber wieder mehr!

Wie es der Zufall will, hat das Getriebe auf der "Probefahrt" sich von der besten Seite gezeigt: keinerlei Mucken, ausser einmal ein kleines Rucken vom 6. in den 5. Gang durch "Unentschlossenheit" und vom 3. in den 2. in "S" ein kleines Rucken. Is halt so: Vorführeffekt eines sporadisch auftretenden Fehlers!

Trotzdem will der Kollege von VW versuchen einen Datenlogger zu bekommen und den für eine gewisse Zeit in die Elektronik des T's einzubinden und dann dauerhaft das Getriebesteuergerät auslesen zu können. Dazu gibt es noch einen Knopf im Bereich des Fahrers, damit, wenn der Fehler auftritt, der Datenlogger die Daten entsprechend mitschreiben kann. Wobei er noch nicht wusste ob er so ein Bauteil besorgen kann. Das hängt wohl auch von den Technikern innerh. VW ab ob die die Daten haben wollen.

Es wird übrigens auch noch an einer neuen Software gestrickt.

Im Grunde finde ich es traurig dass es nicht möglich ist, bei einem Produkt dass seit Jahren am Markt ist, dieses Problem zu lokalisieren und entsprechend abzustellen. Und das bei einem "Premiumprodukt"!!

Gruß aus dem Sauerland,

Radi

Beitrag von „Ice-T“ vom 17. November 2010 um 13:06

Hallo ChRadi,

vielen Dank für Deine Informationen.

Tut mir leid zu hören, dass Du Dich auch immer noch mit den Schaltschlägen rumärgern musst. Mir verdirbt es mittlerweile echt den Spass am Fahren.

Du sagtest, dass an einer neuen Software gearbeitet wird - ich hoffe, dass dort eine Lösung für das Problem gefunden wird. Das würde allerdings voraussetzen, dass es ein Software- und kein Hardwareproblem ist. Wenn die VW Ingenieure noch ein Fahrzeug brauchen, bei dem es nicht nur sporadisch, sondern nahezu immer passiert, dann kannst Du denen gerne meine Adresse geben. Ich wäre aus eigenem Interesse sehr daran interessiert, dass der Touareg endlich gescheit schaltet.

Beste Grüße,
Ice-T

Beitrag von „ChRadi“ vom 30. November 2010 um 09:35

Hallo zusammen,

es gibt Neues von der Getriebefront!!

Die Idee mit dem Datelogger hat sich leider als Luftblase erwiesen - lt. VW gibt es für das Steuergerät vom Getriebe keine Möglichkeit einen Datenlogger in die Elektronik zu integrieren.



Es bleibt also für mich vorerst nur eins: Wir warten auf´s Christkind das hoffentl. die neue Getriebesoftware im Gepäck hat!!!

Dies nur als Zwischeninfo!

Gruß Radi

Beitrag von „Ice-T“ vom 2. Dezember 2010 um 09:54

Zitat

...

Es bleibt also für mich vorerst nur eins: Wir warten auf´s Christkind das hoffentl. die neue Getriebesoftware im Gepäck hat!!!

Dies nur als Zwischeninfo!

Gruß Radi

Danke für die Info, Radi.

Bitte melde Dich kurz, wenn du neue Infos zum Update der Getriebesoftware bekommen hast oder etwas Neues weißt, was zu einer Verminderung des Schlagschlags beitragen kann.

Beste Grüße,
Ice-T

Beitrag von „JohnnyRebell“ vom 2. Dezember 2010 um 14:14

Hallo Leute,

schaut euch diese Seite einmal an.

<http://www.automatikoelwechselsystem.de/>

Beitrag von „coala“ vom 2. Dezember 2010 um 14:22

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/10664-wie-weich-bzw-hart-schaltet-eure-automatik/>

[Zitat von JohnnyRebell](#)

Hallo Leute,

schaut euch diese Seite einmal an.

<http://www.automatikoelwechselsystem.de/>

Das Öl mal bei einer größeren Laufleistung zu wechseln kann sicher nicht schaden. Allerdings ist die bekannte Problematik (von der auch ich bei meinen zwei Touareg's betroffen war und bin) mit dem sporadischem Schaltruck beim Wechsel der Fahrstufe von 5 auf 4, sicher nicht auf überaltertes Öl etc. zurück zu führen.

Immerhin tritt das bei manchen Fahrzeugen auch schon im Neuzustand auf, was wohl eher die Vermutung nahe legt, dass es sich um ein konstruktives Problem handelt. Dazu gibt es von VW ja auch einen Hinweis zum Fehlerbild, der da lautet "ungünstige Toleranzen..."

Grüße
Robert

Beitrag von „ChRadi“ vom 15. Februar 2011 um 15:49

Hallo Gemeinde,

es hat im "alten" Forum mal einen Beitrag gegeben "Wie hart oder weich schaltet Euer Getriebe". Da ging es u.a. um die o.g. Problematik.

 Leider kann ich den Beitrag nicht mehr finden, deswegen mache ich hier einen neuen Beitrag auf.

Bei meinem T ist es nun so dass VW sich durchgerungen hat, nach x Software-Updates, Testfahrten, etc. ein neues Getriebe zu liefern, da sich an den Schaltschlägen nichts geändert hat. Schieberkasten wurde vorher schon getauscht, daher ist jetzt schlussendlich (hoffentlich!) das Getriebe fällig!

Dies nur als "Wasserstandsmeldung" für die, die sich mit den selben Problemen

´rumschlagen!!!:(

Gruß aus dem Sauerland,

Radi

Beitrag von „coala“ vom 15. Februar 2011 um 15:54

Zitat von ChRadi

[...]

es hat im "alten" Forum mal einen Beitrag gegeben "Wie hart oder weich schaltet Euer Getriebe". [...]

Hallo Radi,

habe die Themen mal zusammengeführt.

Grüße
Robert

Beitrag von „ChRadi“ vom 7. März 2011 um 11:51

So, es ist vollbracht!

Das neue Getriebe ist seit ca. 1000 km im T verbaut. Was hat sich geändert? Nicht viel, ausser das die Schaltvorgänge in allen Gängen "weicher" geworden sind. 🙌🙌

In allen Gängen? 😞

Nein, da war doch was zw. 5. und 4. Gang: Die Schaltschläge sind zwar spürbar "besser" geworden, aber immer noch da! 🙄

Der ganze Zinober hat also nicht viel gebracht!

Für mich ist das Thema damit abgeschlossen. Scheint halt "Stand der Technik" (!!) zu sein. Eigentlich ein Armutszeugnis bei einem Auto für rd. 70.000€ (das waren mal fast 140.000 DM, dafür kaufen andere eine Wohnung oder ein Haus!!). 🙄

Würde die Kiste nicht soviel Spass machen käme sie weg, aber was wäre ein adäquater Ersatz????????????????

MB, BMW, LR,??

Gruß Radi

Beitrag von „Stein“ vom 7. März 2011 um 19:29

Morgen,

mein Getriebe hat auch bei ca.85.000km angefangen hart zu schalten mit Schlägen als ob man durch ein Schlagloch fährt.

Es wurde dann der Schieberkasten getauscht wobei VW 50% der Teile übernommen hat.

Die harten Schläge sind weg, aber vom 5ten in den 4ten schaltet das Getriebe unter Last wie ein Anfänger.

Hab jetzt knapp 110.000km drauf und bin gespannt wie lange das Getriebe hält.

Gruß

Eric

Beitrag von „langer711“ vom 28. Juni 2011 um 22:47

Hallo Freunde des Dicken 😊

Mein V10 (Bj 2005 85 TKM) hat seit einigen Wochen das Problem des Schlatschlags, der ja hier im Forum mehrfach diskutiert wurde.

Es gibt scheinbar 2 verschiedene Arten

1. der Schlag wird beim Runterschalten im Leerlauf (ausrollen) beschrieben
2. Der Schlag tritt beim Runterschalten während der Beschleunigung auf.

Variante 1 - da hilft nach den Meinungen hier im Forum zu urteilen ein Getriebeölwechsel nebst Spülung

Variante 2 - hier wurde der Wechsel des Schieberkastens favorisiert.

bei meinem Dicken, trat Variante 2 auf, also bin ich zum Händler.

Probefahrt - dem Meister berichtet, was hier zu lesen war, und dann mal die Suchfunktion in diesem "VAG Internet" bemüht

Seit kurzem (glaube Februar 2011) haben die eine Dritte Fehlerquelle im Angebot, die aber die gleichen Auswirkungen wie Variante 2 aufweist (Schlag bei Beschleunigung)

Eine Steckverbindung (elektrisch) ist nicht 100% dicht am Getriebe, und die Pole des Steckers kommen mit Öl in Berührung, was zu verzerrten Signalen führt und den Schaltschlag auslöst.

Abhilfe: Austausch der Buchse Getriebeseitig und Reinigung des Steckers mit Bremsenreiniger Kabelseitig.

Nu is mein Dicker im Lazarett, und ich hoffe, das sich diese dritte, "Windelwechsel" Variante bei mir feststellen lässt, ansonsten fliegt der Schieberkasten raus, was mit mal eben 1060 Teuros (nur der Schieberkasten) einen kleinen Krater in mein Konto buddelt...

Schaun wir mal, was das wird....

Kommt gut zu liegen!

Der Lange

Beitrag von „coala“ vom 29. Juni 2011 um 08:14

[Zitat von langer711](#)

[...] Mein V10 (Bj 2005 85 TKM) hat seit einigen Wochen das Problem des Schlatschlags, der ja hier im Forum mehrfach diskutiert wurde. [...]

[...] Seit kurzem (glaube Februar 2011) haben die eine Dritte Fehlerquelle im Angebot, die aber die gleichen Auswirkungen wie Variante 2 aufweist (Schlag bei Beschleunigung) Eine Steckverbindung (elektrisch) ist nicht 100% dicht am Getriebe,

und die Pole des Steckers kommen mit Öl in Berührung, was zu verzerrten Signalen führt und den Schaltschlag auslöst. [..]

Servus,

habe die Themen zusammengeführt, da zu der Problematik ja bereits ein ausführliches Thema existiert.

@ Der Lange: Bitte berichte doch zu gegebener Zeit, wie die Sache bei deinem Fahrzeug ausgegangen ist. Danke schon mal!

Grüße
Robert

Beitrag von „langer711“ vom 29. Juni 2011 um 19:29

Ja in Ordnung... Themen zusammengefasst... kein Problem 😊

Heute Anruf vom Händler erhalten.

Schaltchieberkasten muss neu, und VW empfiehlt beide Kabelstränge zu tauschen. (je 105 Euro)

Im Augenblick komm ich mir ein wenig verarscht vor, weil entweder ist der Fehler im Schieberkasten, oder in den Strippen...

Naja... aber rumprobieren will ich auch nicht...

Kostenpunkt im Augenblick (Kostenvoranschlag) knapp 2000 Teuros 😞

Kulanzantrag läuft, aber mit wenig Aussicht auf Erfolg, sagte man.

Kann man den Kulanzantrag eigentlich auch direkt an VW stellen, oder geht das nur über den Händler ?

morgen kommt der Teiletausch... und ich erwarte eigentlich schon "unvorhersehbare Komplikationen" zur Kostenanhebung... 😞

Beitrag von „Darragh“ vom 29. Juni 2011 um 22:36

[Zitat von langer711](#)

[...] Schaltschieberkasten muss neu, und VW empfiehlt beide Kabelstränge zu tauschen.
(je 105 Euro)

Im Augenblick komm ich mir ein wenig verarscht vor, weil entweder ist der Fehler im Schieberkasten, oder in den Strippen...

Naja... aber rumprobieren will ich auch nicht...

Kostenpunkt im Augenblick (Kostenvoranschlag) knapp 2000 Teuros 😞

Kulanzantrag läuft, aber mit wenig Aussicht auf Erfolg, sagte man.

Kann man den Kulanzantrag eigentlich auch direkt an VW stellen, oder geht das nur über den Händler ?

morgen kommt der Teiletausch... und ich erwarte eigentlich schon "unvorhersehbare Komplikationen" zur Kostenanhebung... 😞

Alles anzeigen

Hallo langer711

Unlängst hatte ich gleiches, bzw. ähnliches Problem.... [KLICK](#) und hier [KLICK](#)

Also: Zunächst wurde auf Grund undichtem Steckers am Getriebe die Kabelbäume im Getriebe getauscht, Kabelbaum und Steuergerät gereinigt ohne Erfolg.

Erst der Austausch des Schiebekastens mit anschließendem "Reset" des Steuergerätes brachte den erhofften Erfolg.

Bei mir war das zwar eine langwierige Angelegenheit, aber das lag wohl eher an der Werkstatt als an der Technik....

Zu den Kosten:

Kulanzantrag bei VW durch den Händler wurde abgelehnt.

Bei mir hat die Gebrauchtwagengarantie den Schaden übernommen. (regulär 40% Eigenanteil auf die Teile).

Erst nach Tausch des Schiebekastens und der Kabelstränge im Getriebe mir anschließender korrekter Einstellung des Steuergerätes auf den neuen Schiebekasten fährt sich der Dicke wieder ohne Mucken....

Beitrag von „langer711“ vom 30. Juni 2011 um 23:40

Sooo... ich hab mein Riesenbaby heute abgeholt und bin - bis auf die Kosten - äusserst zufrieden.

Zwei Kabelsätze und der Schieberkasten wurden gewechselt.

ATF, Filter, Dichtungen, Kleinmaterial kommen hinzu und 2 Stunden Arbeitslohn.

Keine "Teiletausch-Versuchkaninchen- Spiele"

Komplettreinigung wurde zusätzlich kostenlos ausgeführt, das Ding sieht (fast) aus wie neu, und der sah bis gestern echt aus wie ein Trecker 😊

Der Werkstatt mache ich in keinster Weise einen Vorwurf.

Die Preise der Ersatzteile allerdings sollte VW bei so einem Auto doch ein wenig überdenken, denn für den Preis eines solchen Fahrzeugs kann man mit Recht ausgereifte Top Qualität erwarten, die lange hält!

Im Übrigen ist ein Automatik Getriebe keine neue Erfindung, die sollte daher haltbarer sein als 90 TKM....

Dementsprechend sollten die zumindest solche offensichtlichen Schwachpunkte kostengünstiger anbieten.

Wir reden hier immerhin von der "Steuerzentrale" des Getriebes, und nicht über den möglicherweise mechanisch ausgereizten Antriebsstrang.

Wären irgendwelche Kupplungen der Automatik abgeraucht, könnte VW sich noch mit einer Art "Überstrapazierung durch aggressive Fahrweise" o.ä. hinter dem V10 rausreden, aber der Schieberkasten schaltet eben nur Ventile, sollte daher eigentlich nahezu verschleissfrei spielen...

Aber meine Meinung als Kunde zählt ja wenig...

Egal, ich hab nen Krater im Konto, aber der Dicke säuselt wieder dahin, das ist fast zum Verlieben...

Also dann... auf die nächsten 90.000 😊

Ich hatte mal irgendwann mit einer kleinen Leistungssteigerung des Motors geliebäugelt, sinnvoll hin oder her, macht halt Spaß, aber davon werd ich nun definitiv die Finger lassen 😊

Fazit: nicht billig, aber zügig und sicher erledigt... man muss die Welt auch mal positiv sehen 😊

Auf das euch das erspart bleibe
Bis neulich !

Beitrag von „Alfonso“ vom 17. September 2011 um 19:06

Hallo liebe Touaregfreunde.

Ich bin immer BMW gefahren und war auch immer zufrieden damit. Gebraucht mit hundertfünfzigtausend gekauft und bis zweihundertsechzigtausend gefahren.

Nun , dachte ich mir, wechsel mal die Marke und kaufe Dir einen VW Touareg v6 tdi.

Gedacht,gekauft, mit 59000km bei VW. Ich bin jetzt exakt zehntausend Kilometer damit gefahren und hab die Nase gestrichen voll

Ich habe noch nie ein Auto mit einer derart schlechten Motor-Getriebeabstimmung gefahren. Ich muss öfters mit Anhaenger fahren. Das ist dann eine Katastrophe. Beim Beschleunigen schaltet das Getriebe nicht runter sondern rauf. Motorbremse durch manuelles begrenzen der Schaltung bei Bergabfahrten funktioniert überhaupt nicht. Die Drehzahl wird nur höher ab der Wagen wird nicht gebremst. Der innerstädtische Verbrauch bei 14Liter!

Wenn ich das die ganzen Probleme hier mit dem Getriebe lese, habe ich mich schon innerlich von dem Auto verabschiedet. Bloß weg mit dem Ding. VW ist halt eine Billigmarke die auf Luxus macht und teuer ist. Setzt euch mal in einem x5 und packt mal die innenausstattung etwas fester an. Beim Vw wackelt und quitscht alles. Das Armaturenbrett kann ich bei mir zwei Zentimeter rauf und runter wackeln. In den ach so tollen Ledersitzen, die wie Kunstleder daherkommen, habe ich nach dreissig Minuten bei einer aussentemp über zwanzig Grad einen Schwitznassen ruecken. Mit Klima! Das Keylessssystem macht was es will, die Rueckfahrkamera geht mit gähnender Zeitverzoeigerung, wenn ueberhaupt. Die Heckklappe oberhalb muss manchmal zimal zugeschlagen werden bis sie schliesst. Ich werde wieder auf BMW zurueckwechseln, sobald der Wagen weg ist, gibts einen X5.

Tja, man hat mich gewarnt. Wer nicht hoeren kann muss fuehlen.

Viel Glück mit euren VW Touareg für die Zukunft.

Beitrag von „Vorteck“ vom 23. September 2011 um 21:31

Ich hab das hier mal gelesen und bin mir sicher das mein Dicker auch eine defekten Schaltschieberkasten hat (starker schlag unter Volllast vom 4. in den 5. Gang.)

Eventuell liegt es ja noch an dem Kabelbaum, glaube ich aber nicht.

Weiss jemand wie man das Getriebesteuergerät wieder auf Lernwerte zurücksetzen kann??
Bzw. wieder einen Reset macht ??

Beitrag von „mcdive11“ vom 25. Oktober 2011 um 23:07

also wenn ich das hier so alles lese muß ich leider feststellen das zwar jede menge leute dieses schaltproblem vom 4. in den 5. haben,ich auch,aber keiner kann so richtig eine aussage treffen woran es denn jetzt liegen könnte.

wenn ich solche beiträge lese wie getriebeöl wechseln kann ich nur sagen,handelt es sich hier jetzt um eine lebensfüllung oder nicht!laut meiner infos,und die kommen von vw,handelt es sich hier um eine lebensfüllung des getriebeöls.

wenn dies nicht der fall sein sollte,und beschädigungen des automatikgetriebes darauf zurückzuführen sind,dann muß doch eigentlich vw für die rep.-kosten aufkommen.

wenn ich mir mal mein serviceheft anschau finde ich auch nichts von getriebecheck,getriebeölcheck etc. !!!

was für ein gehuddel haben wir denn da,mich würde es schon brennend interressieren was mann dagegen machen kann.bei mir kommt das problem auch nicht immer zum tragen,und wenn dann wie angesprochen zwischen dem 4. und 5. gang.in der regel unter last wenn mann das gas ein wenig lupft.aber auch nicht immer. anscheinend kommt es schon darauf an welche kräfte im moment des schlages auf das getriebe einwirken.

habe auch so das gefühl das es in der stufe "d" eher dazu kommt als in der stufe "s",was doch meine vermutung

bestätigen würde.in der stufe "d" sind die schaltvorgänge verkürzt und es kommt wohl eher dazu das ungünstige kraftverhältnisse auf das getriebe einwirken !!????!!!

hätte ,könnte,ich bin schon genervt von der situation,selbst mein vertagshändler konnte mir gegenüber keine befriedigende aussage machen.was soll mann in dieser situation tun???hält das getriebe,fahre ich dem suppergau entgegen??den dicken in die werkstatt bringen um dann aussagen zu hören die mich nicht weiterbringen oder eine vermutung nach der anderen auf meine kosten abarbeiten ,das kann die lösung nicht sein !!!

gruß mcdive

Beitrag von „Vorteck“ vom 26. Oktober 2011 um 00:54

Also das mit der Lebensdauerfüllung kann ich dir erklären.

Wenn dein Getriebe Schrott ist, hat das Öl die Lebensdauer über gehalten. So sagte es mir ein

Mann von ZF Getriebe. Der wird es wohl wissen. keine Flüssigkeit hält ewig, Additive und Viscositäten können sich ändern. Selbst der Füllgrad ist bei Automatik sehr entscheidend. Die Getriebe werden gespült, das Öl lässt sich nicht so einfach wechseln wie bei Motoröl.

Ich habe die Spülung hinter mir, es schaltet sich insgesamt etwas besser, das Schlagen bleibt aber. Unter Last, hart in den 4. Gang, im Normalbetrieb kaum zu merken. Ich werde jetzt den Schieberkasten tauschen, dann gibt es ein Feedback....