

## Schaltruckler bei 3 -> 4 und 5 -> 6

**Beitrag von „Guntram“ vom 12. November 2018 um 18:01**

Hallo Zusammen,

seit ca. 3 Monaten machen sich in meinem Touareg zunehmend Schaltruckler bemerkbar. Zuerst scheinbar wahllos, in allen Gängen was mich nach reichlich Recherche im Web dazu bewogen hat, eine Getriebespülung machen zu lassen. Nach dieser Spülung ist das Schaltverhalten wieder etwas besser geworden, dafür ist es jetzt bei den Schaltvorgängen 3 -> 4 und 5 -> 6 recht deutlich spürbar. Die übrigen Schaltvorgänge sind in Ordnung, wobei auch diese Schaltvorgänge gegenüber einem 18 Jahre alten E46, mit dem ich am Wochenende gefahren bin, weniger "Premium-mäßig" wirken. Schade eigentlich, für ein 4 Jahre altes Fahrzeug mit <100kkm.

Beim VW 😊 war ich natürlich auch, deren Strategie ist es jetzt (kommenden Mittwoch) "irgendein Update" aufzuspielen das mal bei einem ähnlichen Fall geholfen hat und dann zu prüfen ob es was gebracht hat.

Meine Frage: Hat jemand von euch Erfahrungen zu dem Thema? Und ist das ein so seltenes Problem, oder gibt es vielleicht doch eine Instanz welche verhindern könnte, dass in Kürze eine teure Getriebereparatur auf mich zukommt?

Gruß,  
Guntram

---

**Beitrag von „Andirab“ vom 13. November 2018 um 14:33**

Hallo,

ich habe einen Touareg Bj. 08/15 3.0 V6 mit 70tkm welcher die selben Probleme macht. Ich habe den Touareg erst seit März 2018 und hatte zuvor einen BMW E39 (18 Jahre alt und 260000km) welcher weicher geschalten hat.

Ich war natürlich auch schon beim Freundlichen da das Auto auch noch Werksgarantie hat. mir wurde dort mitgeteilt das dies normal sei beim Touareg und sie mir hier nicht weiterhelfen können.

Solltest du etwas in Erfahrung bringen schreib es bitte hier rein damit ich vielleicht auch nochmal nachbohren kann bei meiner Werkstatt.

Danke

Andi

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 13. November 2018 um 14:36**

#### [Zitat von Andirab](#)

Ich war natürlich auch schon beim Freundlichen da das Auto auch noch Werksgarantie hat. mir wurde dort mitgeteilt das dies normal sei beim Touareg und sie mir hier nicht weiterhelfen können.

Dann würde ich dringend in eine andere (hoffentlich kompetente) Werkstatt gehen. Die Wandlerautomatik im Touareg schaltet butterweich, da hätte ich keinen Unterschied zu aktuellen Modellen von BMW & Co feststelle können. Es ist auf keinem Fall normal, dass die Gänge hart gewechselt werden.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Saftschubse“ vom 13. November 2018 um 17:48**

#### [Zitat von Hannes H.](#)

Dann würde ich dringend in eine andere (hoffentlich kompetente) Werkstatt gehen. Die Wandlerautomatik im Touareg schaltet butterweich, da hätte ich keinen Unterschied zu aktuellen Modellen von BMW & Co feststelle können. Es ist auf keinem Fall normal, dass die Gänge hart gewechselt werden.

Moin´,

ich musss da leider widersprechen. Ich komme direkt von einem BMW F11 530xd und da sind Welten zwischen der Automatik im Touareg und der Automatik von ZF. Butterweich ja, auf jeden Fall und Schaltrucken ist nicht normal, aber das ständige Rumgeeiere im Wandler ist einfach nur Grottenschlecht. Bei BMW ist die Wandlerkupplung sofort nach dem ersten Schaltvorgang geschlossen und das merkt man auch.

MfG

Jens

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 13. November 2018 um 18:38**

#### Zitat von Saftschubse

ich musss da leider widersprechen. Ich komme direkt von einem BMW F11 530xd und da sind Welten zwischen der Automatik im Touareg und der Automatik von ZF. Butterweich ja, auf jeden Fall und Schaltrucken ist nicht normal, aber das ständige Rumgeeiere im Wandler ist einfach nur Grottenschlecht. Bei BMW ist die Wandlerkupplung sofort nach dem ersten Schaltvorgang geschlossen und das merkt man auch.

Endweder gab es hier eine Softwaranpassung beim Facelift, aber meiner hat das def. nicht. Ich bin erst letzte Woche einen aktuellen 320d mit Automatik als Leihwagen gefahren, fand hier nicht wirklich einen großen Unterschied Das Fahren mit dem vielen Wandlerschlupf kenne ich von meinem T1, aber die Automatik ist ja auch eine Generation älter.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „coala“ vom 13. November 2018 um 19:02**

Servus zusammen,

es gab nicht nur eine Softwareänderung zwischen Vor-Facelift und Facelift, auch die Hardware weist Unterschiede auf. Zudem sind beim Facelift auch die Schaltpunkte in Richtung "früh" verschoben, das Drehzahlniveau ist also insgesamt niedriger.

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Sami“ vom 13. November 2018 um 19:15**

#### [Zitat von coala](#)

Servus zusammen,

es gab nicht nur eine Softwareänderung zwischen Vor-Facelift und Facelift, auch die Hardware weist Unterschiede auf. Zudem sind beim Facelift auch die Schaltpunkte in Richtung "früh" verschoben, das Drehzahlniveau ist also insgesamt niedriger.

Grüße  
Robert

Dann macht es wahrscheinlich auch keinen Sinn an einem TII Vor-Facelift ein Update aufzuspielen?

Grüße  
Sami

---

### **Beitrag von „coala“ vom 13. November 2018 um 19:25**

Servus Sami,

das ist richtig, die SW-Versionen sind nicht kompatibel mit der jeweils anderen Hardware.

Grüße  
Robert

---

## **Beitrag von „Saftschubse“ vom 13. November 2018 um 20:02**

Moin´,

hab mir schon sowas gedacht. Ich war damals gleich nachdem ich den Touareg gekauft habe zum Freundlichen und habe das moniert. Da wollten die auch ein Update machen, gab aber keins. Resultat war, dass sie mir die Lernwerte zurückgesetzt haben. Bringt Null komma Null nothing.

Wenn das Getriebe nun mal so programmiert ist erst bei 2000 U/Min zu schalten und in den ersten drei Fahrstufen die Wandlerüberbrückung offen zu lassen, dann nutzt auch das Löschen der Adaptionen wenig.

Ich hab mich langsam dran gewöhnt, nervt aber immer noch. Im 2.ten durch die 30er Zone mit knapp 2000 U/Min ist einfach nur ätzend. Die Leute gucken, als ob ich zu blöd zum Schalten wär. Auch das frühe Zurückschalten nervt. Beim ZF Automaten konnte man locker mit 1100 U/Min rollern und er hat keine Anstalten gemacht zu schalten wenn man nur wenig Gas gegeben hat. Der V8 TDI hat genug Dampf um auch in niedrigen Drehzahlen zu ziehen, also warum das Ganze.

Auch bei Autobahnfahrt mit aktiviertem ACC schaltet der sich nen Wolf. Mit 180 Tempomat an und fahren, dann bremst er runter auf 160 wegen nem anderen Fahrzeug, um dann drei Gänge runterzuschalten und dann wie blöde zu beschleunigen. Dann schön im 5.ten kurz die Drehzahl halten und dann erst wieder hoch schalten. Gehe teilweise schon auf die M-Gasse und bleibe im 8ten. Geht wunderbar. Kraft ist genug da, nur die Software ist Mist. Habe leider noch keine Tuningbude gefunden, die das Schaltprogramm umschreiben kann. Beim DSG geht es ja, das ist genauso grottig programmiert, obwohl sich VW ja mit "Software" auskennen müßte.

MfG

Jens

---

## **Beitrag von „Guntram“ vom 13. November 2018 um 21:16**

Hallo!

tatsächlich hatte ich auch schon mal ein Software-Update im Verdacht. Habe beim Service im August zwei davon aufgespielt bekommen, aber ich kann natürlich nicht ausschließen dass es schon damals mit den Schaltrucklern angefangen hat, das kam eher schleichend. Ansonsten

genau das gleiche Verhalten hinsichtlich der Wandlerüberbrückung.

Heute morgen, nachdem der Wagen 4 Tage lang stand und es doch recht kalt geworden ist, war auch der zweite Gang wieder etwas härter zu spüren. Nachdem das Fahrzeug warm war ging es dann. Die Schaltruckler sind übrigens spürbar egal ob ich stark oder schwach beschleunige. Selbst wenn ich extrem langsam schneller werde gibt es einen spürbaren Stoß.

In jedem Fall berichte ich, was am Donnerstag (Hatte fälschlicherweise Mittwoch im Kopf) beim 😊 rauskommt.

Gruß,  
Guntram

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 13. November 2018 um 21:53**

#### [Zitat von Saftschubse](#)

Auch bei Autobahnfahrt mit aktiviertem ACC schaltet der sich nen Wolf. Mit 180 Tempomat an und fahren, dann bremst er runter auf 160 wegen nem anderen Fahrzeug, um dann drei Gänge runterzuschalten und dann wie blöde zu beschleunigen.

Hast du mal im Menü nachgesehen, wie deine ACC eingestellt ist? Da kann man ja auswählen ob der Wagen nach dem Runterbremsen wieder ganz schnell, normal oder ökonomisch die eingestellte Geschwindigkeit erreichen soll.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 14. November 2018 um 08:01**

#### [Zitat von Guntram](#)

Hallo!

Heute morgen, nachdem der Wagen 4 Tage lang stand und es doch recht kalt geworden ist, war auch der zweite Gang wieder etwas härter zu spüren. Nachdem das Fahrzeug warm war ging es dann. Die Schaltruckler sind übrigens spürbar egal ob ich stark oder schwach beschleunige. Selbst wenn ich extrem langsam schneller werde gibt es einen spürbaren Stoß.

Gruß,  
Guntram

Das ist doch ein recht deutliches Verhalten was dem 😊 weiterhelfen sollte. Klingt für mich wie eine Ablagerung oder zu wenig Öldruck / Ölmenge an irgendeiner Stelle.

Generell zum Getriebe: Ich habe einen aus 9/12 mit 160 TKm, das Getriebe schaltet butterweich, ab ca. 1600 nimmt er den nächsten Gang, beim ausrollen schaltet er zwischen 1100 und 1200 in den nächst kleineren Gang. Ich kann das hier beschriebene Verhalten überhaupt nicht nachvollziehen. Auch ACC 180 -> 160 -> 180 ist vollkommen unspektakulär. Manchmal schaltet er da bei 160 -> 180 in Gang 7, meist lässt er die 8 aber drin. Habe mir die 180 als Reisegeschwindigkeit angewöhnt - hat er knapp 2900 U/min, eine Menge Leistung und Drehmoment.

Beim Betrieb mit der 2,2 to Wohndose schalte ich auf S für mehr Drehzahl (ist wohl für die Schmierung im Getriebe etwas besser). Aber Selbst bei S schaltet er bei 95 in den 8.Gang -> dann helfe ich manuell und schalte in den 7.Gang.

Habe ebenfalls eine vorsorgliche Getriebespülung hinter mir. Bin sehr mit dem Fahrzeug zufrieden.

---

## Beitrag von „Guntram“ vom 15. November 2018 um 18:25

[Zitat von pe7e](#)

Das ist doch ein recht deutliches Verhalten was dem 😊 weiterhelfen sollte. Klingt für mich wie eine Ablagerung oder zu wenig Öldruck / Ölmenge an irgendeiner Stelle.

Generell zum Getriebe: Ich habe einen aus 9/12 mit 160 TKm, das Getriebe schaltet butterweich, ab ca. 1600 nimmt er den nächsten Gang, beim ausrollen schaltet er zwischen 1100 und 1200 in den nächst kleineren Gang. Ich kann das hier beschriebene Verhalten überhaupt nicht nachvollziehen. Auch ACC 180 -> 160 -> 180 ist vollkommen unspektakulär. Manchmal schaltet er da bei 160 -> 180 in Gang 7, meist lässt er die 8 aber drin. Habe mir die 180 als Reisegeschwindigkeit angewöhnt - hat er knapp 2900 U/min, eine Menge Leistung und Drehmoment.

Beim Betrieb mit der 2,2 to Wohndose schalte ich auf S für mehr Drehzahl (ist wohl für die Schmierung im Getriebe etwas besser). Aber Selbst bei S schaltet er bei 95 in den 8.Gang -> dann helfe ich manuell und schalte in den 7.Gang.  
Habe ebenfalls eine vorsorgliche Getriebespülung hinter mir. Bin sehr mit dem Fahrzeug zufrieden.

Das dachte ich eigentlich auch. Aber zumindest die Ablagerung müssten ja nach der Getriebespülung die ich vor zwei Wochen hatte passe sein. Ölmenge müsste daher auch passen. Öldruck ist natürlich eine andere Geschichte.

Heute war ich beim 😊 und habe das Update aufspielen lassen. Es hat sich tatsächlich etwas getan. Ich weiß allerdings noch nicht, ob mir das gefallen soll. Das Schaltverhalten (warm! Bericht zum Kaltstart kommt morgen) ist jetzt so, das er alle Gänge OK schaltet. Heißt es ist nicht butterweich, aber auch nicht schlimm. Man spürt bei allen Gängen einen ganz leichten Ruck, aber wirklich sehr sanft. Ich denke das hängt zusammen mit der deutlich gesteigerten Schaltgeschwindigkeit. Der Gangwechsel kommt jetzt nicht mehr langsam, d.h. der Drehzahlmesser passt sich gemächlich an oder bleibt auf gleichem Niveau bevor er runter reguliert, sonder es ist eher so: Gangwechsel -> sofort unterstes Drehzahlniveau. Meiner Meinung nach also an der Wandlerüberbrückung justiert.

Was auch noch sehr deutlich aufgefallen ist das sich die Schaltzeitpunkte extrem nach unten reduziert haben, definitiv nicht mehr normal. Auf der Ebene legt er jetzt schon bei 50 den 6. ein und bei 55 den 7. Der 8 kommt dann irgendwo zwischen 70 und 80. Bei 55. im 7 brummelt er dann halt mit 1000 U/Min. Ich bin mir nicht sicher ob das langfristig ein Problem ist. Beim Bremsen ist es noch krasser. Der 8 bleibt bis 65 drin, der 7 bis 50, der 6. bis 45. und der 5 bis 35.

Ich würde auch sagen dass die Automatik jetzt noch früher runterschaltet. Könnte aber auch subjektiv sein, weil die Schaltpunkte ja jetzt auch teilweise deutlich unter der bisherigen Geschwindigkeit angesetzt sind.

Vom 😊 habe ich übrigens nicht mehr mit auf den Weg bekommen als "gucken Sie mal wie es jetzt ist".

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. November 2018 um 19:39

[Zitat von Guntram](#)

Heute war ich beim



und habedasUpdateaufspielenlassen.Eshatsichtatsächlich etwasgetan.Ich weiß allerdings noch nicht, ob mir das gefallen soll.

Beim Update wurde die gespeicherte Adaptierung der Getriebesteuerung nach deinem Fahrstils gelöscht, du musst noch jetzt einige Zeit fahren und dann schauen in wie weit sich die Getriebesteuerung wieder verändert. Von daher ist das Verhalten jetzt nicht wirklich einzuschätzen.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Guntram“ vom 15. November 2018 um 21:38**

#### Zitat von Hannes H.

Beim Update wurde die gespeicherte Adaptierung der Getriebesteuerung nach deinem Fahrstils gelöscht, du musst noch jetzt einige Zeit fahren und dann schauen in wie weit sich die Getriebesteuerung wieder verändert. Von daher ist das Verhalten jetzt nicht wirklich einzuschätzen.

MfG

Hannes

Oh, interessant. Sollte ich dann nicht diese Adaptionfahrt machen? Darüber hat der  kein Wort verloren.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. November 2018 um 21:43**

#### Zitat von Guntram

Oh, interessant. Sollte ich dann nicht diese Adaptionfahrt machen? Darüber hat der  kein Wort verloren.

Du musst einfach eine gewisse Zeit fahren und die Elektronik erkennt dann deinen Fahrstil und passt damit das Verhalten der Automatik an. Das hätte dir der Freundliche durchaus sagen können, aber von daher musst du schon einige km fahren bzw. wird dein Fahrstil laufend von der Steuerung erkannt.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Guntram“ vom 3. Dezember 2018 um 20:53**

Hallo Zusammen,

hier die Zusammenfassung meiner Erfahrung seit dem Softwareupdate.

Die Schaltruckler sind spürbar sanfter geworden. Man spürt es leider noch immer, vor allem in den mittleren Gängen (3 -> 4 -> 5 -> 6) aber es ist schon besser geworden. Wenn er mal richtig warm ist (z.B. nach einer Stunde BAB) merkt man fast gar keine Ruckler mehr.

Die Getriebezeitpunkte sind nach wie vor im sehr niedrigen Drehzahlbereich angesiedelt. Ich habe mir mittlerweile angewöhnt, den besonders schlimmen Schaltzeitpunkt (7. Gang bei 55 km/h) durch manuelles Arretieren des 5. oder 6. Gangs zuvor zukommen. Merkwürdig dabei: Die Automatik kann bei 55 km/h in den 7. Schalten, ich kann das aber manuell nicht tun. Beim Runterschalten sieht es dann so aus, dass ich bei 55 km/h im 7. dahin tucker, in den manuellen Modus wechsele und direkt den 6. Gang drin hab.

Abschließend gesagt bin ich mit dem Update zwar nicht gänzlich zufrieden, es ist aber besser als nichts. Ich werde wegen der niedrigen Drehzahl aber trotzdem nochmal beim 😊 vorbeischaun und prüfen ob das so sein soll bzw. darf.

Gruß,

Guntram

---

### **Beitrag von „Goka“ vom 4. Dezember 2018 um 20:08**

Hallo Guntram,

sehr interessanr, bitte berichte doch auch was bei "S" passiert.

Niedrigere Schaltpunkte in "D" würden mich auch interessieren, zum Schleichen.

Aber mit 55 im 7ten schafft mein 150kW TII dann wohl keinen guten Vortrieb.

Wenn "S" dann höhere Drehzahlen macht, wäre es eine Überlegung wert -- auch die Software zu installieren.

Im SSP 466 zum 8Gang Automaten kann man sehen, dass bei den genannten Schaltwechseln Kupplung 4 beteiligt ist. Sonst ist Kupplung 4 nicht angesteuert. Das Ventil dazu wird N371 genannt. Mgl. ist das Problem genau dort. Nur falls es wieder ruckt :).

Gruss Goka

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 4. Dezember 2018 um 21:32**

Hi!

Ich beschwere mich ja derzeit und auch vorher schon über ein ungewohntes Getriebe/Schaltverhalten im Dicken und bei mir ist es erst seit dem Aufspielen des sogenannten Robustheitsupdate so. Da unser Dicker die Tage zur Inspektion muss, werde ich mal fragen ob ich die alte software wieder haben kann. Es nervt einfach nur! Am schlimmsten ist es wenn ich an eine Kreuzung heranrolle und dann beim abbiegen Gas gebe und er nicht weiß welchen Gang er nehmen soll und erst dann sich einen zurecht sucht um dann ganz nach unten zu schalten und loszuheulen. 🤖 Beim Ranrollen geht er bereits ab dem Dritten Gang, ohne aktivierten Freilauf, auf dem Drehzahlmesser auf Leerlaufstellung.

LG

Manu

---

### **Beitrag von „Guntram“ vom 5. Dezember 2018 um 18:42**

Hallo,

interessanter Insight Hannes, danke. Habe nächste Woche einen erneuten Termin, da werde ich das mal einbringen.

Bezüglich der Schaltpunkte im S-Modus, wobei ich natürlich sehr gemächlich gefahren bin: 3. bis 40, 4. bis 60, 5. bis 70, 6. bis 100.

Wie ist denn der Vergleichswert der normalen Software? Bin den Dicken im S-Modus noch nie so langsam gefahren 😊

[manu](#) das von dir beschriebene Verhalten ist bei mir eigentlich genauso. Hatte gestern sogar noch einen Moment, bei dem der Dicke beim Schalten regelrecht "Schluckauf" bekommen hat. Beim Bremsen runtergeschaltet in den 3., dann runter von der Bremse, dann ist er wieder in den 4. nur um sofort danach wieder in den 3. zu schalten weil ich wahrscheinlich zu langsam wurde.

Gruß,  
Guntram

---

## Beitrag von „coala“ vom 5. Dezember 2018 um 19:02

### [Zitat von Hannes H.](#)

Du musst einfach eine gewisse Zeit fahren und die Elektronik erkennt dann deinen Fahrstil und passt damit das Verhalten der Automatik an. Das hätte dir der Freundliche durchaus sagen können, aber von daher musst du schon einige km fahren bzw. wird dein Fahrstil laufend von der Steuerung erkannt.

MfG

Hannes

### [Zitat von Guntram](#)

Hallo,

interessanter Insight Hannes, danke. Habe nächste Woche einen erneuten Termin, da werde ich das mal einbringen. [...]

Servus zusammen,

zum x-ten Male, auch wenn sich das Gerücht einer "Anpassung an den Fahrstil" noch so hartnäckig hält: Die gibt es nicht. Die einzige "Anpassung" erfolgt über eine kurzfristige(!)

Verschiebung der Schaltpunkte nach oben, wenn sportlich gefahren wird. Innerhalb weniger als einer Minute ist dann - bei normaler Fahrt - alles wieder ganz exakt wie vorher.

Nach Tausch von Getriebekomponenten oder dem Steuergerät ist eine Adaptionfahrt nach Vorgabe durchzuführen (analog auch beim Bruder Q7), will man nicht relativ lange unkomfortabel ruckelnd durch die Gegend fahren. Adaption heißt deshalb so, weil dieser fortwährende Vorgang dem Verschleiß und der Alterung der Getriebekomponenten Rechnung trägt - und keineswegs einem individuellem Fahrverhalten des Besitzers. Das wäre auch nebenbei wahnsinnig "schlau", wenn mehrere Nutzer das Fahrzeug abwechselnd fahren 🙄.

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „Guntram“ vom 5. Dezember 2018 um 19:24

### [Zitat von coala](#)

Servus zusammen,

zum x-ten Male, auch wenn sich das Gerücht einer "Anpassung an den Fahrstil" noch so hartnäckig hält: Die gibt es nicht. Die einzige "Anpassung" erfolgt über eine kurzfristige(!) Verschiebung der Schaltpunkte nach oben, wenn sportlich gefahren wird. Innerhalb weniger als einer Minute ist dann - bei normaler Fahrt - alles wieder ganz exakt wie vorher.

Nach Tausch von Getriebekomponenten oder dem Steuergerät ist eine Adaptionfahrt nach Vorgabe durchzuführen (analog auch beim Bruder Q7), will man nicht relativ lange unkomfortabel ruckelnd durch die Gegend fahren. Adaption heißt deshalb so, weil dieser fortwährende Vorgang dem Verschleiß und der Alterung der Getriebekomponenten Rechnung trägt - und keineswegs einem individuellem Fahrverhalten des Besitzers. Das wäre auch nebenbei wahnsinnig "schlau", wenn mehrere Nutzer das Fahrzeug abwechselnd fahren 🙄.

Grüße  
Robert

Diese Information ist mir nicht unbekannt. Was mir jedoch fehlt, wäre ein klarer Zeiger auf den nächsten Schritt. Der 😊 hat nichts von einer Adaptionfahrt (weder nach Vorgabe noch sonst wie) erzählt. Sollte ich beim nächsten Besuch darauf bestehen, dass eine gemacht wird?

## Beitrag von „coala“ vom 5. Dezember 2018 um 19:40

### Zitat von Guntram

Diese Information ist mir nicht unbekannt. Was mir jedoch fehlt, wäre ein klarer Zeiger auf den nächsten Schritt. Der 😊 hat nichts von einer Adaptionfahrt (weder nach Vorgabe noch sonst wie) erzählt. Sollte ich beim nächsten Besuch darauf bestehen, dass eine gemacht wird?

Wie stellst du dir denn den "klaren Zeiger auf den nächsten Schritt" vor 🤔. So per Ferndiagnose. Es kann nur geraten werden oder mit Mutmaßungen gearbeitet werden, nachdem für das Ganze einfach mehrere Ursachen in Frage kommen. Der Touareg war, das darf man hier ja mal sagen, noch nie ein Wunder an sonderlich dynamischer Getriebeabstimmung und zudem gibt es auch noch eine relativ breite Serienstreuung in Hinblick darauf, wie geschmeidig die einzelnen Automaten schalten. Da kannst du Glück, aber eben auch Pech haben, ich spreche da aus Erfahrung 😞.

Wenn der Ölstand korrekt eingestellt ist, das Getriebe noch unterhalb ca. 100.000 km Laufleistung liegt (ab da wäre ein Ölwechsel sinnvoll) und der "Fehler" (jeder empfindet das ja anders...) nicht plötzlich auftrat, sondern das mehr oder minder schon immer so war, dann wirst du da wenig ausrichten können.

Adaptionswerte zurücksetzen, dann Adaptionfahrt präzise nach Vorschrift durchführen (unabhängig von der Meinung des Freundlichen, zur Not nimm die Anweisung vom Q7) und dann nochmal schauen. Wenn's dann nicht besser wird, tja, dann bleibt nicht mehr viel. Außer, das Fahrzeug ist noch in der Garantie(?).

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „Guntram“ vom 5. Dezember 2018 um 20:09

### Zitat von coala

Wie stellst du dir denn den "klaren Zeiger auf den nächsten Schritt" vor 🤔. So per Ferndiagnose. Es kann nur geraten werden oder mit Mutmaßungen gearbeitet werden, nachdem für das Ganze einfach mehrere Ursachen in Frage kommen. Der Touareg war,

das darf man hier ja mal sagen, noch nie ein Wunder an sonderlich dynamischer Getriebeabstimmung und zudem gibt es auch noch eine relativ breite Serienstreuung in Hinblick darauf, wie geschmeidig die einzelnen Automaten schalten. Da kannst du Glück, aber eben auch Pech haben, ich spreche da aus Erfahrung 😞.

Wenn der Ölstand korrekt eingestellt ist, das Getriebe noch unterhalb ca. 100.000 km Laufleistung liegt (ab da wäre ein Ölwechsel sinnvoll) und der "Fehler" (jeder empfindet das ja anders...) nicht plötzlich auftrat, sondern das mehr oder minder schon immer so war, dann wirst du da wenig ausrichten können.

Adaptionswerte zurücksetzen, dann Adaptionfahrt präzise nach Vorschrift durchführen (unabhängig von der Meinung des Freundlichen, zur Not nimm die Anweisung vom Q7) und dann nochmal schauen. Wenn's dann nicht besser wird, tja, dann bleibt nicht mehr viel. Außer, das Fahrzeug ist noch in der Garantie(?).

Grüße  
Robert

Das Getriebe hat jetzt 94kkm auf der Uhr, eine Getriebeölspülung wurde bei 90kkm gemacht. Ich kann nicht ausschließen dass vorher oder nach der Spülung ein falscher Ölstand eingestellt wurde, aber wie hoch sind dafür die Chancen? Die Schaltruckler haben sich auch eher schleichend bemerkt gemacht. Ich versuche eine Adaptionfahrt durchführen zu lassen und werde dann berichten.

Das Fahrzeug hat leider keine Garantie mehr, ist aber auch erst 4 Jahre alt, von daher werde ich beim nächsten Gespräch auch gleich Extremere Lösungen und Kulanzmöglichkeiten Seitens von VW erfragen. Habe zumindest mit letzterem auch außerhalb der Garantiezeit bis jetzt recht gute Erfahrungen gemacht.

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 17. Dezember 2018 um 13:09**

Hallo zusammen, weiß zufällig jemand ob beim Audi Q7 das gleiche Getriebe wie im Touareg verbaut ist. 😞

Schonmal danke für Infos

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Dezember 2018 um 13:26**

### Zitat von Stolberger

Hallo zusammen, weiß zufällig jemand ob beim Audi Q7 das gleiche Getriebe wie im Touareg verbaut ist. 😞

Ja, in der Generation 1 des Q7 wurde ab ca. 2010 bis zum Produktionsende 2015 auch die gleiche 8-Stufen Aisin-Wandlerautomatik verbaut.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 17. Dezember 2018 um 13:54**

Ich überlege vom TII auf einen 2018 SQ7 zu wechseln. Allerdings wenn das Getriebe im Audi genau so schlecht ist (verzögerte Gasannahme, wenn es kalt ist ruckt er manchmal beim anfahren als ob man beim schalter den Gang ohne Kupplung einlegt), hat sich die Sache erledigt.

Das Getriebe ist bei einem Fahrzeug das ober in der Premium Liga mitspielen möchte, nicht zu akzeptieren.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Dezember 2018 um 14:03**

#### Zitat von Stolberger

Ich überlege vom TII auf einen 2018 SQ7 zu wechseln. Allerdings wenn das Getriebe im Audi genau so schlecht ist (verzögerte Gasannahme, wenn es kalt ist ruckt er manchmal beim anfahren als ob man beim schalter den Gang ohne Kupplung einlegt), hat sich die Sache erledigt.

Das Getriebe ist bei einem Fahrzeug das ober in der Premium Liga mitspielen möchte, nicht zu akzeptieren.

Der SQ7 ist ja schon die 2. Generation des Q7, der hat ein anderes Getriebe (ZF). Allerdings wäre da eher zu sagen, dass die Gasannahme seit der Euro6d-Temp-Norm schlechter geworden

ist, hat aber wohl nicht wirklich mit dem Getriebe was zu tun (siehe hier aktuelle Erfahrungsberichte zum T3).

Bei meinem T2 reagiert das Getriebe vor allem in der Stufe S sehr schnell und kann nicht klagen. Ich kenne auch keine Wandlerautomatik bei der Konkurrenz die wirklich besser ist.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 17. Dezember 2018 um 14:30**

Bei meinem TII hast du beim anfahren das Gefühl da kommt erst mal nichts und er dreht schon 1500 - 1700 Touren eh er mal einigermaßen losfährt. Hatte ich bisher bei keinem anderen Auto, auch nicht beim TI. Das machen aber alle TII die ich bisher gefahren bin und beim TIII soll es genau so sein. Fällt auch bei jedem Autotest auf.

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 17. Dezember 2018 um 14:38**

[Zitat von Stolberger](#)

[...] Das machen aber alle TII die ich bisher gefahren bin [...]

Hallo Stolberger,

ich fahre derzeit den 3. TII und kann das so nicht bestätigen. Bis auf wenige Schaltrücker habe ich keinerlei solcher Phänomene beobachten können.

Am besten machst du mal eine Probefahrt mit dem von dir ausgesuchten SQ7 und stellst einen Vergleich an 🤖

Grüße von Stephan 🤖

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Dezember 2018 um 14:48**

### [Zitat von Stolberger](#)

Bei meinem TII hast du beim anfahren das Gefühl da kommt erst mal nichts und er dreht schon 1500 - 1700 Touren eh er mal einigermaßen losfährt. Hatte ich bisher bei keinem anderen Auto, auch nicht beim TI. Das machen aber alle TII die ich bisher gefahren bin und beim TIII soll es genau so sein. Fällt auch bei jedem Autotest auf.

Ich bin erst gestern wieder mit meinem TI gefahren und heute mit meinem TII. Vom Abzug her ist der TII viel spontaner, da wird nicht so viel im Wandler schlupf gefahren.

Nur zur Info: Der TIII hat ein komplett anderes Getriebe (die sonst so hochgelobte 8-Stufenautomatik von ZF), von daher verstehe ich deine Argumentation nicht.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 17. Dezember 2018 um 15:21**

Das ist beim Anfahren wenn man nicht allzu viel Gas gibt. Wenn ich natürlich richtig drauf trete geht das Ding ab wie Schmitz Katz. Habe mit dem TII V8 eine Probefahrt gemacht, das gleiche. Du denkst im ersten Moment da fehlen aber mal locker 150 PS. Das war bei TI nicht und auch wenn es kein Vergleich ist bei einem zwischenzeitlich gefahrenen Hyundai IX35 nicht und auch wenn ich im Firmenwagen, einem Mercedes unterwegs bin, ist das nicht so. Ich weiß auch nicht ob es normal ist wenn man im Berg vor einer Ampel steht und geht von der Bremse zum losfahren, macht er erst die Anstalt etwas zurück zu rollen und legt aber dann mit einem Ruck den ersten Gang ein.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Dezember 2018 um 16:33**

### [Zitat von Stolberger](#)

Das ist beim Anfahren wenn man nicht allzu viel Gas gibt. Wenn ich natürlich richtig drauf trete geht das Ding ab wie Schmitz Katz. Habe mit dem TII V8 eine Probefahrt gemacht

Von welchem T2 sprichst du hier? Ein Modell vor dem Facelift (bis Ende 2014) oder eines nach dem Facelift?

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 17. Dezember 2018 um 16:41**

T2 von 2012; 3,0 V6 mit 245PS, der V8 mit dem ich Probe gefahren bin, war gleiches Baujahr.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Dezember 2018 um 19:01**

#### [Zitat von Stolberger](#)

T2 von 2012; 3,0 V6 mit 245PS, der V8 mit dem ich Probe gefahren bin, war gleiches Baujahr.

Das sind alles Vorfaceliftmodelle, von daher solltest du mal einen nach 2014 probieren. Die Schaltung funktioniert dort wirklich perfekt!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „coala“ vom 17. Dezember 2018 um 22:37**

#### [Zitat von Hannes H.](#)

Das sind alles Vorfaceliftmodelle, von daher solltest du mal einen nach 2014 probieren. Die Schaltung funktioniert dort wirklich perfekt! [...]

Ich kann da (wieder einmal) nur staunen mit deinen eigentümlichen Erkenntnissen. Wie kommst du denn bloß da drauf 😐 Das verhält sich eben genau anders herum: Mit dem Facelift und damit einhergehend Euro 5, wurde die Schaltcharakteristik spürbar verschlechtert. Die Drehzahlen sind deutlich abgesenkt worden, weshalb sich die Fahrzeuge vor dem Facelift dynamischer fahren. Seit dem FL "hängen" die Gänge nur noch so drin, geschaltet wird eher unwillig und oft verzögert. Von einer Verbesserung des Schaltverhaltens kann bei den Serienmodellen überhaupt keine Rede sein, vom TG III sowieso ganz zu schweigen 🙄.

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. Dezember 2018 um 06:31**

#### [Zitat von coala](#)

Ich kann da (wieder einmal) nur staunen mit deinen eigentümlichen Erkenntnissen.

Wieso eigentümlichen Erkenntnissen? Du hast ja selbst unten weiter geschrieben, dass das Getriebe beim Facelift überarbeitet wurde und die Drehzahlen spürbar gesenkt wurden. Ich kann wenig über den Vorfacelift sagen, da ich den vielleicht 2-3x gefahren bin, mir ist da aber auch dieses zögerliche Anfahren nicht aufgefallen, von daher bezog ich mich hier auf den FL und meiner hat dieses zögerliche Anfahren nicht. Prinzipiell verstehe ich aber die Vergleiche von User Stolberger nicht, vor allem dass der T1 im Vergleich zum T2 besser anziehen würde.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „coala“ vom 18. Dezember 2018 um 11:22**

#### [Zitat von Hannes H.](#)

Wieso eigentümlichen Erkenntnissen? [...] Ich kann wenig über den Vorfacelift sagen, da ich den vielleicht 2-3x gefahren bin, [...]

Die Frage hast du dir schon selber beantwortet. Hauptsache wieder irgend was geschrieben, auch wenn du es gar nicht weißt 🙄. Und mit so etwas ist keinem geholfen. Vielleicht beschränkst du dich (endlich mal) auf Dinge, die du auch tatsächlich beurteilen kannst.

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 18. Dezember 2018 um 13:41**

Der T1 hat kein 8 Gang Getriebe. Das alte 6 Gang Getriebe reagierte merklich spontaner beim Anfahren. Wenn ich beim T2 direkt ordentlich aufs Gas trete geht das auch aber es ist nicht das feine Ansprechverhalten wie bei allen anderen Automatikgetrieben die ich bisher gefahren bin. Ich glaube es war bei Grip wo sie den T3 mit einem Volvo XC90 verglichen haben. Da war das gleiche schlappe Ansprechverhalten beim anfahren wie beim T2 den ich kenne.

---

### **Beitrag von „Guntram“ vom 20. Dezember 2018 um 14:07**

Hallo,

nachdem das Schaltverhalten vielleicht auch durch das kalten Wetter bedingt wieder schlechter wurde, hatte ich diese Woche den Dicken nochmal beim :). Dabei haben sie eine Undichtigkeit beim Wärmetauscher festgestellt. Lösungsvorschlag: Getriebe samt Wärmetauscher auswechseln, Kosten Material + Werkstatt ca. 8.000 €. Kulanz wurde direkt abgelehnt, Sonderkulanzantrag wurde mit 60% Material und 50% Werkstattkosten bewilligt. Daher bleibe ich auf ca. 3.100 € Kosten sitzen.

Was ist eure Meinung dazu? Der Wagen ist immerhin 50 Monate alt und hat 95kkm auf der Uhr.

Gruß,  
Guntram

---

### **Beitrag von „Guntram“ vom 16. Januar 2019 um 17:41**

Hallo,

kleiner Zwischenstand, das neue Getriebe ist drin, der Wagen ruckelt immer noch beim Schalten.. Ich dreh langsam durch.

Gruß,  
Guntram

---

### **Beitrag von „Hollowman“ vom 17. Januar 2019 um 19:20**

Kann mich hier anschließen.

7P Facelift von 3/2016 mit 193kW und 71.000km. KEIN Terraintech, Serienbereifung.

Schaltruckler- nur von 3-4 und 5-6(hier kaum wahrnehmbar, aber härter als alle anderen Schaltvorgänge)

Auftreten nur im kalten Zustand - nach höchstens 5km Überland bzw 2min in der Stadt ist das Problem zu 99,9% verschwunden.

Händler hat bisher Öl gewechselt und, Zitat „einen anderen - von VW zugeschickten Softwarestand aufgespielt.“ - hierzu habe ich noch keine weiteren Infos.

Nach diesem Update hatte ich gemeint es war verschwunden, leider führ ich den Touareg in der ersten Zeit leider leider nicht auf meiner gewohnten Strecke.

Nach 5 Tagen dann die Ernüchterung....alles wie vorher. Seit dem „....Update...?“ liegen lediglich meine Schaltpunkte so früh, dass der Wagen innerorts bei ca 55km/h permanent zwischen 6und7 wechselt..... und das nervt noch mehr als der Schaltruckler vorher....

Auto geht am Montag wieder zu VW, ich werde berichten falls es Neuigkeiten oder sogar eine Lösung gibt.

Schönen Abend, Michael

---

### **Beitrag von „fischerman“ vom 17. Januar 2019 um 21:21**

Hallo zusammen,

bei mir das Gleiche, wenn er warm ist, dann ist das Ruckeln fast weg. Macht er schon immer so.....zum Glück kein Update bekommen...bei 55 km/h bin ich gerade im 6. Gang. Ich habe mich daran gewöhnt...da ist das Knarzen der Mittelkonsole schon nerviger.

Viele Grüße  
Sven

---

### **Beitrag von „Stolberger“ vom 18. Januar 2019 um 10:06**

Hallo zusammen, ich habe vor Jahren einen T1 als Benziner gefahren und fahre jetzt den TII BJ 2012 als 245 PS Diesel. Ich muß feststellen, auch mit Blick auf den TIII, außer beim Preis kann VW kein Premium. Der Touareg ist Zweifelsfrei kein schlechtes Auto, aber wenn ich ihn vergleiche mit Mercedes GLE oder BMW X5, ist da schon ein Klassenunterschied. Außer beim Preis natürlich.

---

### **Beitrag von „kmuenke“ vom 30. Januar 2019 um 21:10**

allo,

kann mich mit den Schaltrucklern nur anschließen. Habe auch das Problem das das Getriebe nicht sauber schaltet. Habe eine Touareg aus dem Bj.2015 mit 25 Tkm im April 2016 gekauft. Innerhalb der Garantie (2 Tage vor Ablauf der 2 Jahre) habe ich ein neues Getriebe bekommen bei jetzt dann 45 Tkm.

Leider war es nicht erfolgreich denn nach ca. 2 Tkm war das rucken wieder da. Wenn man ein Getriebe reset macht ist für ca. 2 Tkm wieder Ruhe. Habe dann ein neues Update bekommen und die Schaltzeiten wurden angepasst. Habe jetzt bei 68 Tkm ein neues Verteilergetriebe bekommen.

Da ich beim Kauf eine Anschlussgarantie auf 5 Jahre abgeschlossen habe wurden diese Kosten zu 100 % übernommen.

Das Ruckeln wurde etwas besser aber teilweise immer noch vorhanden. Ich habe mir auf Anraten vom Freundlichen neue Winterräder gekauft. Der Touareg ist wohl sehr empfindlich mit unterschiedlichen Reifenprofiltiefen. Leider hat auch nur eine kleine Veränderung gebracht wurde schon besser aber leider auch noch nicht weg.

Wenn einer eine Idee hat was das sein kann bitte um Hilfe. Normal ist das jedenfalls nicht und schon gar nicht bei einem Auto im Wert von 70 000 €.

mfg

Karsten