

R5 tdi - Gangabwurf an der Ampel :-)

Beitrag von „soenkeat“ vom 16. Januar 2017 um 22:45

Ich habe das Problem beim meinem Touareg weitgehend gelöst:

Ich hatte das beschriebene Problem mit den Gangabwürfen an der Ampel, also kein Kraftschluß zwischen Motor und Getriebe, wenn man anfahren will auf den ersten paar Kilometer im kalten Zustand. Zusätzlich hatte ich auf diesen ersten Metern das Problem, das manchmal beim leichten Beschleunigen ebenfalls der Kraftschluß zwischen Motor und Getriebe verloren ging. Also die Drehzahl anstieg ohne dass man schneller wird. Sehr unangenehmes Gefühl. Musste sofort wieder vom Gas runter sonst hat es sehr ruckartig geschaltet. Als ob das Auto einen Tritt in den Hintern bekommt. Im warmen Zustand waren die Probleme weg. Das Auto fuhr ganz normal.

Mit VCDS konnte ich beim Problem Gangabwurf an der Ampel nochvollziehen, dass an Getriebe nach kurzer Zeit die Ventile so schaltet werden, wie sie im Leerlauf stehen. Im Kombiinstrument wurde weiterhin 1.Gang angezeigt und Wählhebel auf D. Ein losfahren ist dann natürlich nicht möglich. Wenn man dann aufs Gas tritt geht nur die Motordrehzahl hoch. Ich habe dann auf P und dann auf R geschaltet, bis das Getriebe merklich in R geschaltet und dann zurück auf D, warten auf schalten und losfahren. Diese Schaltung konnte ich mir nicht erklären. Ich habe keine Parameter vom Getriebe gefunden, die das Steuergerät veranlassen die Ventilstellung zu ändern, obwohl es der Wählhebel noch auf D steht und der 1. Gang angezeigt wird. Im weiteren Verlauf habe ich dann festgestellt, dass kurz bevor die Ventile umgestellt werden, die Getriebeeingangswelle anfängt sich zu drehen, obwohl sie still stehen müsste, da man ja an der Ampel steht und den Fuss voll auf der Bremse hat. Dieses habe ich mir dann damit erklärt, dass irgendwas mit dem Getriebeöl nicht stimmen kann, also dass irgendeine Kupplung der Kraftschluß verliert. Den Getriebeölstand hatte ich bis dahin zwei mal exakt nach der Anleitung kontrolliert. Ich habe dann das Lipui Moly ATF Additiv nachgefüllt und zwar über die Verschlußschraube (Torx 55) links am Getriebe oberhalb des Wählhebels. Beim V8 ist es recht leicht vom Motorraum aus dort hinzukommen. Man muss nur das linke Ansaugrohr zwischen Luftmassenmesser und Drosselklappe bzw. T-Stück entfernen. Dann kann man von oben mit einem Schlauch und Trichter leicht das Additiv einfüllen.

Jedoch hat das Additiv keine Verbesserung gebracht. Irgendetwas hat es schon gemacht. Das Getriebe hat anfangs komisch geschaltet. Vermutlich hat es die Adaptionswerte angepasst. Das Probleme waren aber nicht weg. Da ich dann nicht mehr weiter wusste, habe ich einen Getriebeinstandsetzer kontaktiert um eine Getriebespülung machen zu lassen, da ich das ATF in Verdacht hatte. Allerdings meinte er, dass es ziemlich sicher am Füllstand des ATF liegt. Da ich diesen schon zwei mal kontrolliert hatte und im neuen Jahr erst einen Termin bekommen habe, habe ich über die Feiertage weiter selbst probiert. Ich habe schrittweise mit einigen km und Tagen dazwischen nach und nach in Summe ca. 1,3 l ATF nachgefüllt mit der oben

beschriebenen Methode, also ohne Kontrolle durch den Überlauf im Getriebeölwanne. Mit jedem nachfüllen sind Probleme seltener aufgetreten bzw. jetzt ganz weg.