

Rubbeln beim Schalten

Beitrag von „dieseldriver“ vom 1. August 2011 um 14:53

Hallo zusammen,

ich bin neu hier im Forum und bin seit einem Jahr ein TOUAREG I-Besitzer.

Vor ein Paar Tagen musste ich bei flotter Fahrweise unter Last Rubbelgeräusche beim Schalten wahrnehmen und zwar beim manuellen Hochschalten mit der Tiptronic vom 5-ten in den 6-ten Gang, da ist es rüber gekommen als ob man über einen Waschbrett-Streifen kurzzeitig fahren würde 1 Sekunde lang und dann im Automatic-Betrieb aber nicht so stark.

Zu technischen Daten: Bj. 2006, V10TDI, 6-Gang Automatic mit Differentialsperren.

Was meint ihr zu dem Phänomen?

Gruß vom Bodensee!

Beitrag von „macko“ vom 1. August 2011 um 16:36

Hi,

da rupft vermutlich die Wandlerüberbrückungskupplung etwas. Kann sein, dass es mit einem Wechsel des Automatikgetriebeöls besser wird, such mal im Forum danach.

gruss

marco

Beitrag von „alevuz“ vom 1. August 2011 um 20:33

Hallo,

Ich würde mal schnell unters Auto kriechen und mirs Mittelwellenlager ansehen, meiner hoppelte auch "gelegentlich",nach weiteren 500 km und davon 50 km mit dem Hänger war es dann hinüber das liebe Teil !

Wenn es wirklich das MWL sein sollte, macht es dir der nächste GKN Gelenkwellendienst für

220€ wieder heile machen, sofern du die Welle selbst aus und einbauen kannst, wenn nein nimmt der "Freundliche" dafür ca. 1200€.....obwohl die Welle ja meistens "neuwertig" ist!!!
Der V10 ist bekannt dafür die Dinger zu fressen wie andere Chips.....
Ein Ölwechsel im ATM nach "Tim Eckart" half bei mir in diesem Fall natürlich nicht.....
Trotzdem schönen Abend.....
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 2. August 2011 um 07:40

Zitat von alevuz

Hallo,
Ich würde mal schnell unters Auto kriechen und mirs Mittelwellenlager ansehen, meiner hoppelte auch "gelegentlich",nach weiteren 500 km und davon 50 km mit dem Hänger war es dann hinüber das liebe Teil !
Wenn es wirklich das MWL sein sollte, macht es dir der nächste GKN Gelenkwellendienst für 220€ wieder heile machen, sofern du die Welle selbst aus und einbauen kannst, wenn nein nimmt der "Freundliche" dafür ca. 1200€.....obwohl die Welle ja meistens "neuwertig" ist!!!
Der V10 ist bekannt dafür die Dinger zu fressen wie andere Chips.....
Ein Ölwechsel im ATM nach "Tim Eckart" half bei mir in diesem Fall natürlich nicht.....
Trotzdem schönen Abend.....
Alevuz

Alles anzeigen

Hallo Alevuz,

erstmals danke für den Tipp! Was mich dabei aber verunsichert ist, dass diese Vibration in dem Antriebsstrang immer beim Schalten gekommen ist. Hast du ähnliche Probs gehabt, wie war es bei dir?

Danke und Grüße vom Bodensee!
dieseldriver

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2011 um 08:46

Hallo,

Ja und Nein - gehoppelt hat es ein paar mal immer dann und kurz danach wenn er geschaltet hat!

So ein MWL ist ein recht feines Teil aber mit vielen Möglichkeiten Probleme zu machen.

Stell dir mal vor was da passiert: Du schaltest bei "flotter" Fahrweise hoch, dh. der Dicke da vorne arbeitet schon ein wenig, die Kräfte die da in die Getriebeteile gehen können wir nur erahnen. Bei jedem Schaltvorgang gibt es dann einen kleinen Zeitraum wo die Getriebe und die Welle "ein wenig entlastet" werden, um kurz darauf wieder voll in die Mangel genommen zu werden. Die Welle wird dabei "Verdrehkräften" ausgesetzt und da die Kardanwelle ja nicht ein gerades Stück Rohr ist, sondern ein Gelenk hat um die verscheiden Ein/Ausgangswinkel zwischen VTG und Hinterachsdiff. auszugleichen "schlenkert" sie da unten herum. Dieses anfängliche "schlenkern" auszugleichen und die Welle möglichst mit Eigenrotation zu stabilisieren ist die Aufgabe des MWL.

Wenn das MWL nur etwas "schlaff" ist, wirst du eine Zeit lang nicht viel merken, ausser unter Umständen bei obigen "Extremfall". Kommt dann etwas "Wärme" dazu, unter dem Dicken wird es richtig heiß (meine Katze fühlt sich mit Freunden die ganze Nacht recht wohl unterm Auto) kommt das Eine zum Anderen und **könnte möglicherweise** schon zu deinem Problem führen. Wenn du beim Ruppeln kurz ein wenig vom Gas gehst wird es evt. besser werden.

Pump ihn auf Xtra Level- Wagenhebermodus an, leg sicherheitshalber noch einen Reifen unter und schau dir das Teil an, wenn du es mit einer Hand in dem Käfig (ca. 3-4 cm) herumdrücken kannst und so ein dumpfer Schlag wenn man 2 Eisenteile zwischen Gummi zusammenschlägt wurde ich auf dieses Teil tippen und es überprüfen lassen. Dabei würde ich zusätzlich noch den ganzen Antriebsstrang optisch untersuchen, Möglichkeiten dafür gibt es dafür (leider) noch Viele.

Wenn es das MWL nicht ist, schadet die Überprüfung auch nicht, denn es wird SICHER irgendwann kaputt.....

Halt uns auf dem Laufenden

Schönen Tag *alevuz*

Beitrag von „dieseldriver“ vom 2. August 2011 um 15:41

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Ja und Nein - gehoppelt hat es ein paar mal immer dann und kurz danach wenn er geschaltet hat!

So ein MWL ist ein recht feines Teil aber mit vielen Möglichkeiten Probleme zu machen.

Stell dir mal vor was da passiert: Du schaltest bei "flotter" Fahrweise hoch, dh. der Dicke da vorne arbeitet schon ein wenig, die Kräfte die da in die Getriebeteile gehen können wir nur erahnen. Bei jedem Schaltvorgang gibt es dann einen kleinen Zeitraum wo die Getriebe und die Welle "ein wenig entlastet" werden, um kurz darauf wieder voll in die Mangel genommen zu werden. Die Welle wird dabei "Verdrehkräften" ausgesetzt und da die Kardanwelle ja nicht ein gerades Stück Rohr ist, sondern ein Gelenk hat um die verscheiden Ein/Ausgangswinkel zwischen VTG und Hinterachsdiff. auszugleichen "schlenkert" sie da unten herum. Dieses anfängliche "schlenkern" auszugleichen und die Welle möglichst mit Eigenrotation zu stabilisieren ist die Aufgabe des MWL.

Wenn das MWL nur etwas "schlaff" ist, wirst du eine Zeit lang nicht viel merken, ausser unter Umständen bei obigen "Extremfall". Kommt dann etwas "Wärme" dazu, unter dem Dicken wird es richtig heiß (meine Katze fühlt sich mit Freunden die ganze Nacht recht wohl unterm Auto) kommt das Eine zum Anderen und **könnte möglicherweise** schon zu deinem Problem führen. Wenn du beim Ruppeln kurz ein wenig vom Gas gehst wird es evt. besser werden.

Pump ihn auf Xtra Level- Wagenhebermodus an, leg sicherheitshalber noch einen Reifen unter und schau dir das Teil an, wenn du es mit einer Hand in dem Käfig (ca. 3-4 cm) herumdrücken kannst und so ein dumpfer Schlag wenn man 2 Eisenteile zwischen Gummi zusammenschlägt wurde ich auf dieses Teil tippen und es überprüfen lassen. Dabei würde ich zusätzlich noch den ganzen Antriebsstrang optisch untersuchen, Möglichkeiten dafür gibt es dafür (leider) noch Viele.

Wenn es das MWL nicht ist, schadet die Überprüfung auch nicht, denn es wird SICHER irgendwann kaputt.....

Halt uns auf dem Laufenden

Schönen Tag *alevuz*

Alles anzeigen

Hallo Alevuz,

danke für die ausführliche Beschreibung! ich werde mir das MWL auf jeden Fall anschauen.

Das Lager scheint beim Dicken wohl zu schwach ausgelegt zu sein. Wie lange halten denn die Dinger im Schnitt?

Gruß
dieseldriver

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2011 um 17:32

Hallo,

Hängt stark von der Fahrweise ab, mit oder ohne Anhänger.... häufige Vollast Beschleunigung mit durchdrehenden Rädern, Drehzahlunterschiede VA/HA usw.....

Generell vermute ich: Je mehr Drehmoment desto früher ist das Teil hinüber. Einige fahren 150.000 km damit andere brauen bei 50.000 km ein Neues.....

Schöne Grüße
alevuz

Beitrag von „grArrow“ vom 9. August 2011 um 22:02

Hallo, also "inspiriert" von dem Rubbeln habe ich bei Euch nachgesehen. Bei mir fing es nach einer rasch gefahrenen Rechtskurve mit diesen Geräuschen an, meist nur beim Beschleunigen (sinnig, nicht übertrieben), angefühlt hat sich das, als ob sich an einem Rad was angeklebt hat (aufgesammelt), vielleicht auch wegen der Unwucht des Kardans. Ich habe den Dicken ins Xtra-Level heben lassen und bin drunter (mit Sicherung). Jetzt ist natürlich die Frage: wie weit bewegt sich die Kardanwelle in diesem Lager oder wie weit darf sie sich bewegen. Ich denke doch wohl nicht bis ans Metall des MWL - geht ganz leicht bis an dieses ran, der Balgengummi scheint in Ordnung zu sein. Eventuell kann mir ein T-Freund etwas dazu sagen.

mit freundlichen Grüßen
grArrow

Beitrag von „alevuz“ vom 10. August 2011 um 09:23

Hallo und GM !

Geräusche sind etwas anderes als ein Rubbeln. Hast du gelegentlich ein schlagendes Klopfen neben deiner rechten Pobacke oder wie und was jetzt?

Bewegen darf sich das MWL im Käfig natürlich schon, die Gummiwulst ist ja ca. 3cm breit. Glaub uns: Wenn es richtig kaputt ist dann hast du kein "Geräusch" mehr sondern ein richtiges "Schlagen" und du kannst den Schaden sofort als solchen erkennen. Eine Weiterfahrt ist wenn überhaupt nur noch sehr langsam und mit großer Vorsicht möglich.

Zu den Geräuschen in Rechtskurven fällt mir spontan nur mehr die Radlager ein. Der Stellmotor des VTG und ungleich abgefahrene Reifen könnte man auch noch nennen. Ab den Differenzialen und dem ATM und VTG würde es dann recht teuer werden.

Hoffen wir mal nicht das Schlimmste.

Schöne Grüße

alevuz

Beitrag von „grArrow“ vom 10. August 2011 um 13:03

Also die Beschreibung Rubbeln trifft es nicht ganz, aber die Symptome sind meinen sehr gleich und ich bin seither nur ca. 20 km sehr vorsichtig gefahren und laaangsam beschleunigt (möchte nicht hinter mir gewesen sein), die Geräusche unter dem T waren mir zu stark. Der Kardan läßt sich mühelos an den Käfig anschlagen und erzeugt dann dieses vom Beschleunigen gehörte Geräusch. Das schlagende/klopfende Geräusch kommt etwa aus der Mitte rechts hinter und unter mir. Ist als Fahrer kaum anders zu beschreiben. Die Reifen sind "noch" nicht ungleich abgefahren, mehr konnte ich nicht sehen, und trocken oder fest scheint alles andere zu sein. Muß doch wohl auf eine Hebebühne, um problemloser suchen und sehen zu können. Melde mich dann wieder.

mit freundlichen Grüßen

grArrow

Beitrag von „alevuz“ vom 10. August 2011 um 13:27

Hallo,

Würde auch auf das MWL tippen. Klau deiner Frau/Freundin oder sonst einem weiblichen Wesen den Schminkspiegel, ab unters Auto wie vorab beschrieben, drück die Welle rauf Richtung Unterboden und kontrolliere mit dem Spiegel den untern Bereich des Gummiringes.

Hier sollte der Riss sein.

Wenn dem so ist kannst Dir bei VW eine neue Welle für ca. 1200 Euro besorgen und verbauen lassen, oder die Welle ausbauen (ist eigentlich recht einfach) und sie zum nächsten GKN Service (<http://www.gknservice.com/de/home.html>) bringen und das MWL für ca. 220 € ersetzen lassen. Die Rep. dauert jedoch normalerweise so 2-3 Tage da die Welle zumindest im Münchner Raum in eine andere Filiale oder Zentrale geschickt wird.

Schöne Grüße

alevuz

Beitrag von „grArrow“ vom 10. August 2011 um 17:32

Also, ich habe einen Spiegel bekommen und bin nochmal drunter (vielen dank an *alevuz*, sonst hätte ich noch länger im Dunkeln getappt). Gestern habe ich nur von hinten das MWL begutachtet, war ein Fehler, ich hätte gleich von beiden Seiten nachsehen sollen, von vorn ist der Balgengummi komplett abgerissen und sieht auch Sch**** aus, ich frage mich ernsthaft wieso der Balgengummi nicht vor dem ca. 15 cm Luftlinie entfernten Auspuffrohr geschützt wird, die heiße Luft des Motors hält den Gummi schon so auf Touren, den Rest erledigt der Auspuff. Es ist leider abzusehen, daß dieses Teil nicht lange hält. Wie oft es schon gewechselt wurde, weiß ich nicht, denn ich habe den Dicken vor zwei Jahren gebraucht gekauft.

Melde mich wieder

mfg grArrow

Beitrag von „grArrow“ vom 15. August 2011 um 09:08

Hallo, hat jemand Erfahrung oder das Wissen, ob die Gelenkscheibe (der dicke Gummi am Verteilergetriebe, an dem die Kardanwelle befestigt ist) bei dieser Reparatur gewechselt werden muss oder sollte?

mfg grArrow

Beitrag von „alevuz“ vom 15. August 2011 um 13:14

Hallo,

Ich würde sie mir (die Hardsscheibe) genau ansehen, wenn keine Risse erkennbar sind würde ich diese nicht wechseln.

Anmerkung: Bei mir war sie auch noch ganz OK !

Sg

Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 24. September 2011 um 15:44

Zitat von dieseldriver

Hallo Alevuz,

danke für die ausführliche Beschreibung! ich werde mir das MWL auf jeden Fall anschauen.

Das Lager scheint beim Dicken wohl zu schwach ausgelegt zu sein. Wie lange halten denn die Dinger im Schnitt?

Gruß

dieseldriver

Hallo Leute!

Ich war mit meinem Problem bereits 2 Mal beim :), beide Male mit dem Berater Probefahrt gemacht, er hat das Geräusch und die Vibrationen deutlich wahr genommen und daraufhin das MWL kontrolliert - war i. O. Dann ist er ohne mich mit dem Meister beim zweiten Mal noch ca. 10 km gecruist und der Urteil war dann - Öl wechseln und sollte dann das Problem immer noch vorhanden sein ist der Schieberkasten zu tauschen.

Ich werde dann berichten was sich daraus ergeben hat.

LG

dieseldriver

Beitrag von „alevuz“ vom 24. September 2011 um 20:02

Hallo,

Also das mit dem Ölwechsel würde ich mir überlegen denn wenn gewechselt wird sollte auch gespült werden. Bei meinem wurde die Tim Eckard Methode gemacht, kostet beim V10 so an die 500 €. Bei VW wird meines Wissens nur aufgefüllt und abgelassen aber nicht gespült.

Nach Berichten kann man damit einen bei VW diagnostizierten Schieberkastenschaden schon gelegentlich beseitigen - bei anderen aber auch nicht.

Meiner hatte vorher KEIN Probleme, danach schaltet er aber etwas "weicher" und "früher" und auch spontaner zurück, ebenfalls fällt er jetzt recht schnell in den kompletten Leerlauf (ca. 650 upm) zurück....

Wenn es dann doch der Schieberkasten ist, wird wieder komplett neues Öl gefüllt und somit zahlst du diese Position 2 Mal.

Wobei sich ein defekter Schieberkasten des öfteren durch hartes Runterschalten vom 5. --> 4. bemerkbar macht als durch Vibrationen. Diese harten Schaltungen können aber auch in allen anderen Gängen auftreten je nachdem welches Ventil Probleme macht. Dazu gibt es ein SSP von VW..... findest du im Netz...

Hast du das Gefühl das die Wandlerüberbrückung richtig arbeitet ?

Unter dem Geräusch eines defekten MWL verstehe ich ein DEUTLICHES Schlagen und KLOPFEN und zwar so heftig dass du es an deiner rechten Pobacke deutlich spüren kannst.

Vibrationen können prinzipiell vom ganzen Antriebsstrang bis hin zu den Reifen herführen was die Fehlersuche nicht unbedingt erleichtert.

Wenn du Zeit hast kannst ja mal die Winterreifen zur Probe montieren und trotzdem mal an den Kardanwellen die Wuchtgewichte kontrollieren. (Sind bei meinem Bekannten schon mal "verschwunden")

Leider ist die Fehlersuche in diesem Bereich schwierig... hoffe du wirst fündig !

Schönes Wochenende
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 2. Oktober 2011 um 16:22

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Also das mit dem Ölwechsel würde ich mir überlegen denn wenn gewechselt wird sollte auch gespült werden. Bei meinem wurde die Tim Eckard Methode gemacht, kostet beim V10 so an die 500 €. Bei VW wird meines Wissens nur aufgefüllt und abgelassen aber nicht gespült.

Nach Berichten kann man damit einen bei VW diagnostizierten Schieberkastenschaden schon gelegentlich beseitigen - bei anderen aber auch nicht. [...]

Hallo Alevuz!

nochmals danke für die ausführende Beratung!

Das MWL scheint in Ordnung zu sein und es gibt auch keine Schläge, bezüglich Wandlerüberbrückung ist mir nichts Außergewöhnliches aufgefallen.

Ich habe Glück im Unglück, dass dieser Defekt noch während der Garantie aufgetreten und dem 😊 vorgeführt worden war... Jedenfalls wird diese Woche Getriebeöl getauscht und dann sehen wir ob der Schieberkasten an der Reihe ist.

LG

dieseldriver

Beitrag von „dieseldriver“ vom 6. Oktober 2011 um 23:12

Hallo TF-Freunde!

Kurzes Update, ich war diese Woche beim 😊 und man hat meinem Dicken das Getriebeöl gewechselt. Verbessert hat das allerdings rein gar nichts und nun steht Schieberkastenwechsel bevor.

gruß

dieseldriver

Beitrag von „dieseldriver“ vom 26. Oktober 2011 um 11:02

Hallo Touareg-Freunde,

der Ärger in der Werkstatt nimmt kein Ende. Heute war mein Dicker zum vierten (!) Mal in der VW-Werkstatt. Diesmal wurden die beiden Luftmassenmesser getauscht, weil der Meister meinte, dass diese falsche Werte geliefert hatten und somit zu viel Drehmoment beim Schalten geliefert wurde. Davor irgend welche hydraulischen Leitungen am Getriebe. Der Meister meinte, dass nun nur noch eine Getriebereparatur wäre um das Problem zu lösen. Der Serviceberater meinte dabei, dass es nicht sicher sei ob die Garantie das übernimmt weil es ein "nicht vorgesehener Lastfall" sein kann 😬. Meine Aufregung ist nicht zu beschreiben, ein Auto das so viel power hat um schwere Hänger zu ziehen (welches auch mal eine Boeing 737 gezogen hatte) und dann rupft es beim Schalten so, dass es einem vorkommt es falle gleich der komplette Antriebsstrang auseinander.

So, nun erwarte ich einen Anruf vom 😊 bezüglich Garantie und bin gespannt wie lange es noch weiter gehen wird bis dieser Defekt behoben wird.

Ich wünsche allen, dass euch dieser Ärger erspart bleibt! Allzeit gute Fahrt!

Liebe Grüße
Dieter

Beitrag von „Catweazle65“ vom 26. Oktober 2011 um 13:27

Servus Dieter,

ich verstehe nicht, warum VW sich hier so anstellt, obwohl es eigentlich eine SSP (TPI?) dazu geben soll.

Gruß,
Achim

Beitrag von „Vorteck“ vom 26. Oktober 2011 um 15:32

Hallo an alle,

Also meine erste Frage, welche Nummer hat das SSP ?? Das will ich mal lesen.

Erfahrungsgemäß kann ich dir nur von meinem alten Blazer V8 berichten. Bei dem hatte ich eine Schaufel im Wandler abgerissen. Vibrationen traten in Abhängigkeit zur Drehzahl auf. Rupfen allerdings nicht.

Wann und wie waren Vibrationen zu spüren, wie viel KM Laufleistung und in welchem Fahrwerksmodus ändert es sich, wenn es sich überhaupt ändert.

Treten die Vibrationen auch im Leerlauf, bei hoher Drehzahl auf ??

Beitrag von „coala“ vom 26. Oktober 2011 um 15:46

[Zitat von Vorteck](#)

[...] Also meine erste Frage, welche Nummer hat das SSP ?? Das will ich mal lesen. [...]

Servus,

sehr ausführlich und technisch detailliert, wird das Automatikgetriebe 09D im Dokument "Service Training / SSP 367" für den Audi Q7 behandelt. Alternativ gibt es den Reparaturleitfaden "Automatisches Getriebe 09D" (K0058960900) von VW.

Grüße
Robert

Beitrag von „dieseldriver“ vom 26. Oktober 2011 um 18:05

[Zitat von Catweazle65](#)

Servus Dieter,

ich verstehe nicht, warum VW sich hier so anstellt, obwohl es eigentlich eine SSP (TPI?) dazu geben soll.

Gruß,
Achim

Hallo Achim,

das verstehe ich leider auch nicht :(. Aber danke für den Tipp! Ich werde dann wohl alles selber in die Hand nehmen.

Gruß
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 26. Oktober 2011 um 18:29

[Zitat von Vorteck](#)

Hallo an alle,

Also meine erste Frage, welche Nummer hat das SSP ?? Das will ich mal lesen.

Erfahrungsgemäß kann ich dir nur von meinem alten Blazer V8 berichten. Bei dem hatte ich eine Schaufel im Wandler abgerissen. Vibrationen traten in Abhängigkeit zur Drehzahl auf. Rupfen allerdings nicht.

Wann und wie waren Vibrationen zu spüren, wie viel KM Laufleistung und in welchem Fahrwerksmodus ändert es sich, wenn es sich überhaupt ändert.

Treten die Vibrationen auch im Leerlauf, bei hoher Drehzahl auf ??

Hallo Vorteck,

also bei mir tritt das "rupfen" ganz deutlich während der Beschleunigung und beim manuellen Schalten mit der Tiptronic vom 5. in den 6. Gang und zwar am deutlichsten beim frühest möglichen Schaltpunkt von 75 km/h (Die Drehzahl habe ich gerade nicht im Kopf). Schalte ich bei höherer Drehzahl, kommt das Rupfen nicht so stark hervor.

Kilometer sind derzeit knapp über 60 Tsd. und Fahrwerksmodus habe immer auf AUTO, muss auf SPORT noch ausprobieren. Im Leerlauf kommt das Rumpfen nicht, dafür aber in der Fahrstufe "D" kommt ein mahlendes Geräusch (was mir eher normal erscheint).

Gruß
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Oktober 2011 um 15:22

Hallo zusammen,

mein 😊 bringt jetzt seine Theorie und zwar soll die Ursache für das Rumpfen beim Schalten die verschleißenen Reibbeläge sein.

Die Frage an die Spezialisten: stimmt das, dass beim Automatikgetriebe für jeden Gang, speziell 6. Gang eigene Reibbeläge gibt? Wie wahrscheinlich ist es, dass diese ausgerechnet beim Gang verschleißten, welches am wenigsten beansprucht ist (6. Gang wird ja schließlich seltener als der zweite benutzt)? Die Kosten für die Instandsetzung (die der Freundliche noch nicht einmal schätzen kann) wird die Garantie nicht übernehmen mit der Begründung, dass es sich um ein Verschleißteil handle. Wie stehen die Chancen auf Kulanz mit einer Fahrleistung von 62 tkm?

Gruß
Dieter

Beitrag von „juma“ vom 27. Oktober 2011 um 15:39

Servus,

[Zitat von dieseldriver](#)

[...]Chancen auf Kulanz mit einer Fahrleistung von 62 tkm?

Kulanz liegt fast ausschließlich am betreffenden Betrieb... 😊

Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Oktober 2011 um 15:46

So, ich habe gerade mit einem Getriebespezialisten hier in der Umgebung gesprochen, welcher das Getriebe wie eigenes kennt. Er hat mir zugesichert, dass es mit 99%-er Wahrscheinlichkeit der Schaltschieberkasten ist und nicht die Kupplung.

Die Werkstatt (speziell der Serviceberater) sucht jetzt wieder nach einer Ausrede, dass die Garantie das evtl. nicht übernehmen will. Ich bekomme langsam den Eindruck, dass sie das einfach nicht machen wollen. Zumal ein anderer Serviceberater (der dummerweise jetzt im Urlaub ist) den Schieberkasten schon als Fehlerquelle einstuft.

Beitrag von „Arndt“ vom 27. Oktober 2011 um 16:31

[Zitat von dieseldriver](#)

So, ich habe gerade mit einem Getriebespezialisten hier in der Umgebung gesprochen, welcher das Getriebe wie eigenes kennt. Er hat mir zugesichert, dass es mit 99%-er Wahrscheinlichkeit der Schaltschieberkasten ist und nicht die Kupplung.

Die Werkstatt (speziell der Serviceberater) sucht jetzt wieder nach einer Ausrede, dass die Garantie das evtl. nicht übernehmen will. Ich bekomme langsam den Eindruck, dass sie das einfach nicht machen wollen. Zumal ein anderer Serviceberater (der dummerweise jetzt im Urlaub ist) den Schieberkasten schon als Fehlerquelle einstuft.

Dann geh doch einfach in einen andere Werkstatt. Vielleicht wollen die dort Geld verdienen.

Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Oktober 2011 um 17:36

[Zitat von Arndt](#)

Dann geh doch einfach in einen andere Werkstatt. Vielleicht wollen die dort Geld verdienen.

Hallo Arndt,

ja, das mache ich, aber erst wenn sie sich total quer stellen. Ich habe heute auch mit dem Serviceleiter telefoniert nach dem mich der Serviceleiter fast aus dem Gleichgewicht gebracht hat und der Serviceleiter scheint ganz vernünftig zu sein. Ich gebe der Werkstatt noch eine letzte Chance und wenn sie mich als Kunden behalten wollen werden sie sich etwas bemühen müssen.

Gibt es eigentlich eine beschriebene Vorgehensweise wie man einen defekten Schaltschieberkasten diagnostiziert?

Gruß
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Oktober 2011 um 18:13

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Hast du das Gefühl das die Wandlerüberbrückung richtig arbeitet ?

Alevuz

Hallo Alevuz,

merkst du bei deinem Dicken ein Geräusch mit eingelegter Fahrstufe - "D" beim getretenen Bremspedal?

bei mir kommt so ein komisches (mahlendes) Geräusch. ist das normal?

Gruß
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Oktober 2011 um 20:38

Hallo,

Ja dieses "Mahlen" hat meiner auch....

Schönen Abend

Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Oktober 2011 um 21:04

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,
Ja dieses "Mahlen" hat meiner auch....
Schönen Abend
Alevuz

Hallo Alevuz, Danke für die Rückmeldung! Dann bin ich ja beruhigt Scheint wohl normal zu sein...

Schönen Abend!
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 2. November 2011 um 18:10

Der Ärger geht passiv weiter. Wenn ich letzte Woche Freitag ein positives Gefühl hatte nachdem ich mit dem Serviceleiter telefonierte hatte, sind jetzt zwei Arbeitstage vergangen ohne jede Meldung:(. Ich habe das Gefühl, dass die Werkstatt nun meine Geduld auf die Probe stellen will.🙄

Hat jemand Erfahrung mit der VIP-Hotline in solchen Fällen? Nutzt es etwas wenn ich mich dort mal mit dem Problem melde?

Ich sehe es nicht ein, dass die Werkstatt versucht sich aus der Garantie raus zu reden.

Gruß
Dieter

Beitrag von „catweasle“ vom 3. November 2011 um 18:13

hallo zusammen,

ich würde mich mal gerne hier einklinken!

bei meinem habe ich auch ein leichtes rubbeln, wenn man es so deuten will. war auch schon beim freundlichen, der hat dann nach langem suchen, einen beitrag bei sich im pc gefunden, wo über einen öligen stecker am getriebe gesprochen wird. haben dann diese stecker dann kontrilliert und siehe da dort war öl im stecker. diese haben wir dann mit entfetter gereinigt und der fehler war weg. hat 50€ gekostet

ist aber jetzt nach ein paar tagen dann wieder gekommen, da habe ich das zu hause mal selber probiert und auch wieder weg. kann das sein oder bildet man sich das nur ein?

hält aber leider nicht lange. ich musste dann vor zwei wochen wegen eines defekten schwingungskompensator der großen riemenscheibe in die werkstatt. jetzt haben die mir gesagt, ich solle mir einen getriebespezialisten suchen um die stecker abzudichten!

hat jemand ne idee wer so was im raum AC - K macht? vielleicht auch ne idee zu den kosten?

gruß
guido

Beitrag von „Darragh“ vom 4. November 2011 um 04:05

[Zitat von catweasle](#)

hallo zusammen,

ich würde mich mal gerne hier einklinken!

bei meinem habe ich auch ein leichtes rubbeln, wenn man es so deuten will. war auch schon beim freundlichen, der hat dann nach langem suchen, einen beitrag bei sich im pc gefunden, wo über einen öligen stecker am getriebe gesprochen wird. haben dann diese stecker dann kontrilliert und siehe da dort war öl im stecker. diese haben wir dann mit entfetter gereinigt und der fehler war weg. hat 50€ gekostet

ist aber jetzt nach ein paar tagen dann wieder gekommen, da habe ich das zu hause mal selber probiert und auch wieder weg. kann das sein oder bildet man sich das nur ein?

hält aber leider nicht lange. ich musste dann vor zwei wochen wegen eines defekten schwingungskompensator der großen riemenscheibe in die werkstatt. jetzt haben die

mir gesagt, ich solle mir einen getriebespezialisten suchen um die stecker abzudichten!

hat jemand ne idee wer so was im raum AC - K macht? vielleicht auch ne idee zu den kosten?

gruß

guido

Alles anzeigen

Hallo Guido

Ich hatte vor etwa einem Jahr ähnliches feststellen müssen. [KLICK](#)

Allerdings waren bei mir die Schaltvorgänge alles andere als normal.

Auch bei mir war Öl im Stecker des Getriebes. Es musste der Kabelbaum im inneren des Getriebes geauscht werden.

Kosten für die Reparatur waren, wenn ich mich recht entsinne, so um die 800€.

Die Reparatur wurde bei mir damals über die Gebrauchtwagengarantie abgewickelt.

PS: Bitte benutze die Umschalttaste

Beitrag von „catweasle“ vom 4. November 2011 um 08:06

Hallo Darragh,

dann kann ich mich ja schon auf was nettes freuen. Hast du die Teilenummern des internen Kabelbaums? Oder eventuell von allen benötigten Teilen? Mein freundlicher scheint keinen Plan zu haben.

Was meint ihr, kann man den Kabelbaum selber tauschen? (Möglichkeiten und Geschick sind vorhanden)! Als Problem sehe ich nur die Bezeichnung des Oels zu finden, besorgen kann ich bei uns im Betrieb alle Sorten. Kennt die jemand?

Gruß

Guido

Beitrag von „alevuz“ vom 4. November 2011 um 08:28

Hallo,

Das "Fuchs TITAN ATF 4400" ist das Richtige für das ATM !

siehe: <http://www.fuchs-europe.de/oelfinder.html>

Gruß
Alevuz

Beitrag von „coala“ vom 4. November 2011 um 08:44

[Zitat von catweasle](#)

[...] Als Problem sehe ich nur die Bezeichnung des Oels zu finden, besorgen kann ich bei uns im Betrieb alle Sorten. Kennt die jemand? [...]

Servus Guido,

die Teilenummer für das Öl ist G 055 025 A2. (Stand 10/2009). Füllmenge 9 - 12 l, je nachdem ob mit oder ohne ATF-Kühlkreislauf.

Grüße
Robert

Beitrag von „dieseldriver“ vom 21. Dezember 2011 um 14:01

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Wenn es dann doch der Schieberkasten ist, wird wieder komplett neues Öl gefüllt und somit zahlst du diese Position 2 Mal.

Hallo Alevuz,

wurde bei dir der Schieberkasten auf Garantie gewechselt? Musstest du das Öl selber zahlen?

Mein 😊 will nach dem Schieberkastenwechsel, dass ich nebst der Eigenbeteiligung noch zusätzlich das Öl übernehme - Kostenpunkt für das Öl knappe 200 EUR.

Ich hatte die 1-jährige Gebrauchtwagengarantie und im Vertrag steht nur, dass das Öl von der Versicherung nur dann nicht übernommen wird wenn es nicht im Zusammenhang mit dem Schaden auftritt... Aber das ist ja bei mir genau der Fall und ohne das Öl abzulassen kann der Schieberkasten nicht gewechselt werden.

Ich habe keine Lust wegen dieser Sache noch zum Anwalt zu rennen..:(

Gruß
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 21. Dezember 2011 um 20:20

Hallo und guten Abend,

1. Ich hatte nie Probleme mit dem Schieberkasten
2. Das Öl habe ich bei ca. 140.000 km auf eigene Kosten vorsorglich wechseln lassen
3. Eine solche Garantieverlängerung gibt es in AT NICHT, streiten kann ich mich auch ohne diese Versicherung - die versuchen sich doch immer irgendwie rauszuwickeln, den ganzen Quatsch kannst du hier in Österreich einfach nur vergessen....
4. Ob der Freundliche dieses Öl verwendet - keine Ahnung
5. Der ganze Spass kostet so an die 2000 € - investiere sie einfach und habe danach wieder Spass mit dem Dicken.....

Schöne Grüße aus Tiroll und nicht zuviel ärgern.....:D

Alevuz