

Schieberkasten

Beitrag von „muli“ vom 13. Februar 2012 um 20:43

Hallo!

Das Thema Schaltschlag wurde ja schon häufig diskutiert. Da der Schieberkasten ziemlich teuer ist, fällt es sehr schwer ob ich ihn wechsele. Den Wechsel würde ich wenn selbst vornehmen. Habe mit etlichen Getriebeinstandsetzern telefoniert. Heute sagte mir jemand das auch einer von den beiden Druckschaltern (ist am Schieberkasten montiert) defekt sein kann. Hat sich darüber schon jemand Gedanken gemacht? Wäre ja eine günstige Lösung.

Beitrag von „muli“ vom 13. Februar 2012 um 21:15

Ich könnte einen gebrauchten Schieberkasten bekommen. für 500 €. Was haltet ihr davon? angeblich top in ordnung. Nur warum sollte jemand einen heilen Schieberkasten ausbauen??? Den verkauft jemand aus Düsseldorf.

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 13. Februar 2012 um 22:18

Hallo,

- vor dieser Entscheidung stehe ich auch , beide Kabelbäume und alle Sensoren (Temperatur und Geschwindigkeit) habe ich bereits erfolglos gewechselt ? ,
- der Schieberkasten beinhaltet die Aktoren - Magnetventile , wie ein Hydraulischer Steuerblock , wo dort Verschleiß wirksam wird , ist mir immer noch unklar , bei mir ist es meist das herunterschalten 4in 3 und selten 5in 4 , abhängig der Außentemperatur und Verkehrssituation , Stau ist besonders Stressig

- aber auf blauen Dunst nen neuen Schieberkasten ? ich hoffe , jemand macht erfolgreich den ersten Versuch ...

Grüße aus Berlin , Kruemelmonstter

Beitrag von „macko“ vom 13. Februar 2012 um 22:21

[muli](#)

Wie geht nochmal der alte Spruch?? Billig kaufst Du zweimal?? Hatten wir im Forum schon mit diversen Teilen der Luftfederung, so dass sich der Fehler am Ende gar nicht mehr eingrenzen ließ, da Komponenten ohne Funktionsgarantie verbaut wurden.

Ich würde Dir zu original und neu raten....!!!

Gruss

Marco

Beitrag von „muli“ vom 13. Februar 2012 um 22:24

Zum Glück kann ich ihn ja noch selber einbauen. Habe selber ne KFZ-Werkstatt. das Problem ist nur das schon einige aus dem Forum den Schieberkasten ohnme Erfolg gewechselt haben. Wenn man es genau sagen könnte würde ich es sofort machen. Das sind nunmal 944€ plus Steuer.

Beitrag von „macko“ vom 13. Februar 2012 um 22:34

Hab das zwar net 100%ig verfolgt, aber soweit ich mich erinnern kann, brachten die ATM Ölwechsel / Spülungen nichts, die Schieberkastenwechsel jedoch schon etwas.... Quäl doch die Suche noch ein bisschen, da findest Du bestimmt noch etwas dazu.

Gruss

Marco

Beitrag von „muli“ vom 13. Februar 2012 um 22:37

Die quäle ich schon seit 3 Wochen fast täglich.

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 13. Februar 2012 um 22:42

Hallo,

- und leider melden sich auch einige nach Ihrem erfolgten Schieberkastenwechsel nicht zurück

....

- keine Erfahrungen zum Ergebniss

Gruß Kruemelmonstter

Beitrag von „muli“ vom 13. Februar 2012 um 22:43

Und genau das ist das Problem. Ne kurze Antwort wäre super.

Mfg Sven

Beitrag von „Joy“ vom 16. Februar 2012 um 08:01

Hallo ,

hatte das Problem im November 2011 Schieberkasten defekt also neuen verbauen lassen und der hielt genau 25km also sofort zurück zur Werkstatt ,die Gesichter waren toll das ich schon wieder da bin . Also nochmal einen neuen verbaut und seitdem absolute Ruhe schaltet sauber .Habe die hälfte der Kosten erstattet bekommen von VW .

Gabi 

Beitrag von „muli“ vom 16. Februar 2012 um 11:41

Hallo!

Gibt es nochmehr Leute die einen Schieberkasten gewechselt haben?

Gruß Sven

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 25. Mai 2013 um 17:32

Hallo,

ich bin gerade dabei meinen Schieberkasten zu tauschen.

Eigentlich wäre ich damit auch schon längst fertig, hätte ich nur den richtigen 😞

Nach dem Ausbau habe ich festgestellt das der neue Schieberkasten größere Magnetventile hat und zwei zusätzliche Druckgeber.

Wenn also jemand einen günstigen Schieberkasten für einen V 10 TDI evtl auch andere große wie W12 und V8 sucht bitte melden.

Teile Nummer **09D 325 039** (ohne C oder A hinten) für **700€ VB** also **die Hälfte** ohne Tausch. Ich will hier nichts verdienen sondern das Ding nur los werden. Villt. ruckt ja bei jemandem die Automatik.

Der wechsel ist eig. ganz simpel nur Ölwanne und Filter raus. Dann kommt der SK, dieser brauch lediglich neue Dehnschrauben für 5 € noch zusätzlich.

Der SK hat noch seine original Verpackung und wurde lediglich raus genommen zum Vergleich. Durch Ihn ist noch kein Öl geflossen, nur im Werk.

LG basti basti@xxxxx *** edit coala: Kontakt kann per PN erfolgen ***

Beitrag von „dieseldriver“ vom 25. Mai 2013 um 21:13

[Zitat von muli](#)

Hallo!

Gibt es nochmehr Leute die einen Schieberkasten gewechselt haben?

Gruß Sven

Servus,

bei meinem wurde der Schieberkasten gewechselt, weil es Vibrationen gegeben hat beim Schalten vom 5. in den 6. Gang unter Last. Im Rahmen des Schieberkastenwechsels wurde auch eine neue Software eingespielt sodass das Problem behoben worden war.

Als Erstes sollte man aber schon versuchen zu spülen wenn es nicht besser wird dann evtl. den Schieberkasten in Angriff nehmen.

Gruß
dieseldriver

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 26. Mai 2013 um 17:32

Hallo,

tut mir leid mit der mail adresse, das wusste ich nicht.
Ja natürlich vorher ersmal den Fehler eingrenzen.

Ig

Beitrag von „Bjoern“ vom 5. Juni 2014 um 21:53

Hallo liebe Touareg freunde,

Hier meine Geschichte zum Thema Schieberkasten.

Es fing damit an das der Dicke auf dem Weg nach Österreich in den Kassler Bergen beim Berg auffahren vom 6. in den 5. Gang schaltete und dabei ruckte/knallte.

Erstmal nichts dabei gedacht, dann wurde es immer regelmäßiger vor allem beim gewollten runterschalten von 6. in 5. Gang. Da ich noch Gebrauchtwagen Garantie habe bin ich zum VW Händler die waren erstmal recht ratlos da sie solch ein Schadensbild erst einmal hatten, und da war es der verölte Stecker. Was bei mir aber nicht der fall war. Nach einigen Telefonaten VW intern kam die Aussage Schieberkasten tauschen. 😤 Das wurde nun gemacht sie haben den Schieberkasten und den Leitungs Satz getauscht (Leitungs Satz) profilaktisch da Getriebe grad offen. Fazit Wagen läuft einwandfrei Kosten 1200€ Zuzahlung 40% hat meine Garantie Versicherung übernommen.

MfG Björn

Beitrag von „Rockabilly1986“ vom 2. November 2014 um 11:38

Guten Tag,

habe seit januar nen V6 tdi..hatte sehr kurz nach dem Kauf das Schlagen..Händler stellte sich quer und jetzt habe ick den salat getriebschaden..der dicke ist gerade inna werkstatt und wird überholt wandler und ssg neu fuer 3200 eus das ist top oder....

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. November 2014 um 11:50

[Zitat von Rockabilly1986](#)

habe seit januar nen V6 tdi..hatte sehr kurz nach dem Kauf das Schlagen..Händler stellte sich quer und jetzt habe ick den salat getriebschaden..

Hast du den Mangel nach dem Kauf schriftlich deponiert bzw. warst du damit auch wo anders? Wenn ja, dann würde ich sagen, dass die Sachmangelhaftung greift, denn der Mangel war ja gleich da, und nicht erst jetzt! Daher solltest du in dem Fall dann nicht auf deinen Kosten sitzen bleiben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Rockabilly1986“ vom 2. November 2014 um 11:54

Tag,

ja ick habe es gleich schriftlich gemeldet..aber das autohaus stellte sich so quer..die haben dann nur gesagt ick sollte mit nem anwalt kommen...seid montag ist er in der werkstatt von dem autohaus und meinten der getriebschaden ist rein aus verschleiß zurück zuführen..aus kulanz übernehmen sie 1500eus..was meinst du dazu hab ja 1 jahr garantie auf motor und getriebe

Gruß

Denny

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. November 2014 um 11:59

[Zitat von Rockabilly1986](#)

Tag,

ja ick habe es gleich schriftlich gemeldet..aber das autohaus stellte sich so quer..die haben dann nur gesagt ick sollte mit nem anwalt kommen...seid montag ist er in der werkstatt von dem autohaus und meinten der getriebeschaden ist rein aus verschleiß zurück zuführen..aus kulanz übernehmen sie 1500eus..was meinst du dazu hab ja 1 jahr garantie auf motor und getriebe

Nachdem du den Wagen bei einem Händler gekauft hast, muss er 2 Jahre Gewährleistung geben, d.h. innerhalb der ersten 6 Monate muss er dir beweisen, dass der Schaden nicht schon vorlag, dann umgekehrt. Nachdem du den Mangel gleich deponiert hast, lag der Schaden schon beim Kauf vor, daher sollte er die Kosten übernehmen. Ein Getriebe ist kein Verschleißteil, daher gilt hier auch die gesetzliche Gewährleistung. Ich würde in dem Fall einen Anwalt hinzuziehen, das sollte sicher was bringen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Rockabilly1986“ vom 2. November 2014 um 12:01

Ja das werde ich auch tun...danke

Mfg

Denny

Beitrag von „Rotti88“ vom 24. Januar 2015 um 10:06

Hi,

ich hab meinen Touareg V6 TDI ('08) letztes Jahr im Juli in der Werkstat gehabt, um den Schieberkasten tauschen zu lassen.

Hatte das Problem, dass es immer einen Ruck von 4./5. Gang und umgekehrt gab.
Der Schieberkasten wurde bei ca. 135tkm gewechselt.

Seit gut drei Wochen und jetzt 143tkm geht der ganze Spaß wieder von vorn los.

Unterschied ist nur, dass es jetzt beim Schalten 3./4. und 5./4. Gang ist.

Und auch beim schnelleren Anfahren fühlt es sich an, als ob die Automatik erstmal "durchrutscht" bevor sie richtig greift.

Außerdem verliert der Turbolader Öl und mit der Drosselklappe gibt es auch Probleme.

Jetzt ist die Überlegung, ob es sich noch rentiert alles reparieren zu lassen oder ob ein neuer Gebrauchter her muss?!?!?!

Beitrag von „Darragh“ vom 24. Januar 2015 um 11:05

[Zitat von Rotti88](#)

[...] Unterschied ist nur, dass es jetzt beim Schalten 3./4. und 5./4. Gang ist.

Und auch beim schnelleren Anfahren fühlt es sich an, als ob die Automatik erstmal "durchrutscht" bevor sie richtig greift.

Außerdem verliert der Turbolader Öl und mit der Drosselklappe gibt es auch Probleme.

[...]

Hallo "Rotti88"

Ich würde mal auf defekten Turbolader tippen.

Meist sind die anderen Probleme die Folge eines defekten Turboladers, da die Drosselklappe und auch die Schaltvorgänge aufeinander abgestimmt sind und sich entsprechend verändern, um ein Optimum an Leistung des Motors zu erzielen.

Lass erst einmal den Fehlerspeicher auslesen und die Funktion des Turboladers testen.

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

Hallo,

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

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

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

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

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

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

LG Basti

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. Januar 2015 um 09:48

[Zitat von Sebastian W.](#)

Mein Fazit: Bei dieser Laufleistung und diesem Motor (mit hohem Drehmoment) ist bei 140tkm das Automatikgetriebe ohne ATF Wechsel+Filter schon so verschlissen das man am besten alles so lässt wie es ist.

Ich dachte auch ich tue ihm was gutes wenn ich das ATF + Filter wechsele und dann kamen die Schaltschläge! Mann bekommt ja beim herkömmlichen ATF Wechsel ja nie alles raus. Auch nicht wenn man die Ölwanne ab schraubt.

Naja, eigentlich ist das gleiche Getriebe auch im Q7 V12 TDI verbaut, und der hat 1000Nm Drehmoment. Von daher würde ich nicht von einem hohen Drehmoment beim V6 TDi sprechen (allerdings hat das Getriebe dann einen größeren Wandler und mehr Lamellenpaare).

Auch muss ich dir widersprechen, dass der Getriebeölwechsel eine Verschlechterung bringt. Wenn der Fehler nach dem ATF-Wechsel auftritt, dann würde ich mal drauf tippen, dass da beim Wechsel ein Fehler gemacht wurde. Oder sonst wäre der gleiche Fehler wohl auch sehr schnell aufgetreten. Sonst wird ja durch das Tauschen des Öls (auch wenn man nicht alles rausbekommt) auch jede Menge Abrieb von den Lamellenkupplungsbelägen mit dem Öl und den Filterwechsel aus dem Getriebe entfernt, das ist auf alle Fälle mal positiv für die Getriebelebensdauer.

MfG

Hannes

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 25. Januar 2015 um 11:25

Hallo,

ich wollte auf keinen Fall damit zum Ausdruck bringen das ein Getriebeölwechsel schlecht ist!! Im Gegenteil ich halte garnichts von einer Lifetimefüllung wie es VW und Audi vorschreibt! Nur leider fällt ein ATF Wechsel bei dieser hohen Laufleistung auch manchmal nicht so positiv aus, als man es erwartet hätte.

Ich hatte das ATF damals zwei mal gewechselt um alles raus zu bekommen. Plus den Filter, und dann ordentlich entlüftet und mit dem Tester die ATF Temp. ausgelesen um dann den ATF Stand zu kontrollieren.

Also im Touareg 1 gibt es immer das Aisin TR 60 SN Getriebe. Aber jedoch in zwei Ausführungen.

Beim V10 TDI und beim W12 ist eine Version des TR60SN mit mehr Lamellen in manchen Kupplungspaketen verbaut.

Beim V6 TDI und allen anderen Motoren im T1 ist es die normale Version. Natürlich sind die Wandler bei allen Motoren unterschiedlich konstruiert.

Im Q7 wurden über die Zeit sowohl Aisin TR60SN als auch gute ZF Getriebe verbaut.

Beim V12 TDI ist es z.B. ein 6HP32X mit dem Kennbuchstaben 0BQ welches als einzigstes in der Lage ist 1000Nm zu übertragen.

Dann gab es für den Q7 noch ein 6HP19X (X steht für außenliegendes VTG und VA Diff.) für den kleineren 3,6L V6 FSI.

Der V6 TDI hat z.B. im Q7 ein TR60SN von Aisin.

Die Motor-Getriebe Kombinationen kann man nicht so einfach verallgemeinern!

Beitrag von „coala“ vom 25. Januar 2015 um 11:35

Zitat von Sebastian W.

[...] Im Q7 wurden über die Zeit sowohl Aisin TR60SN als auch gute ZF Getriebe verbaut. [...]

Servus,

ich glaube, da verwechselt du Q7 und Q5 was die Verwendung von ZF-Automaten bei Audi betrifft 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 25. Januar 2015 um 11:50

Zitat von coala

Servus,

ich glaube, da verwechselt du Q7 und Q5 was die Verwendung von ZF-Automaten bei Audi betrifft 😊


Grüße

Robert

Nun ich denke mir das ja nicht aus. Sondern dazu muss man recht viel lesen um all diese Infos raus zu bekommen.

Hier kann ich mal ein Paar ausschnitte aus einer sicheren Quelle zeigen.

*** Bilder (sehen sehr nach SSP;) aus) gelöscht, bitte Copyright beachten ***

Interessant ist die aufwändige Kühlung des OBQ. Klar bei diesem Drehmoment entsteht auch ein bissl Wärme im Wandler 

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. Januar 2015 um 12:46

Zitat von Sebastian W.

ich wollte auf keinen Fall damit zum Ausdruck bringen das ein Getriebeölwechsel schlecht ist!! Im Gegenteil ich halte garnichts von einer Lifetimefüllung wie es VW und Audi vorschreibt!

Nur leider fällt ein ATF Wechsel bei dieser hohen Laufleistung auch manchmal nicht so positiv aus, als man es erwartet hätte.

Ich hatte das ATF damals zwei mal gewechselt um alles raus zu bekommen. Plus den Filter, und dann ordentlich entlüftet und mit dem Tester die ATF Temp. ausgelesen um dann den ATF Stand zu kontrollieren.

Ok, sorry dann habe ich die falsch verstanden! Ja, ist auch meine Meinung, dass gerade bei den Wandlerautomaten ein Wechsel des Getriebeöls + Filter sehr wichtig ist um eine lange Lebensdauer des Getriebes erreichen zu können. Diese "Lifetime-Füllung" ist leider eine Aktion der Marketingabteilung (wie bei BMW und Mercedes auch), dass man bei einem solchen Getriebe nie das Getriebeöl wechseln muss. Bei den alten VW-Automatikgetrieben (wie das AG4 im Passat 3B) wurden noch alle 60tkm Wechselintervalle vorgeschrieben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Rotti88“ vom 26. Januar 2015 um 17:38

Hallo,

vielen Dank für eure zahlreichen Antworten.

Ich bringe meinen Dicken am Mittwoch in die Werkstatt.

Die überprüfen die ganze Sache mal und finden hoffentlich das Problem.

Ich werde eure Ratschläge mal ansprechen.

Das ATF+Filter wurden damals gewechselt.

Und wie gesagt war bis vor 3 Wochen war alles i.O.

Was kostet es ca. das ATM überholen zu lassen?

Habt ihr eine gute Adresse dafür?

Grüße

Thomas

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 26. Januar 2015 um 22:25

Hallo,

Beim V6 TDI kann man das ATM ausbauen ohne den Motor mit raus zu nehmen. Also keinen Scherenhubtisch und den ganzen Brassel.

Den Aus- und Einbau machen manche Getriebespezialisten auch gleich mit.

Ich denke du wirst bei ca. 2500€-3000€ landen. Kommt drauf an was alles ersetzt werden muss.

Ein neues ATM beim Freundlichen kostet ca. 7000€ mit Einbau.

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 26. Januar 2015 um 22:38

Achja das hätte ich fast vergessen!

Bei diesem berüchtigten Getriebe gibt es auch noch das Problem mit dem öligen Kabelbaum!
Der interne Kabelbaum ist nach außen hin undicht und die Stecker am Getriebe laufen voll ÖL!
Das kann in manchen Fällen den Übergangswiderstand auf der Kontaktfläche des Pins so arg beeinflussen, dass die mV Signal der Geber im Getriebe nicht mehr sauber im GSG ankommen.
Das sieht dann so aus:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Das Bild stammt von einem 2008er Q7 V6TDI bei ca. 140tkM. Da habe ich im Service mal nachgeschaut, und siehe da!

In Ausnahmefällen kann über lange Zeit das Öl den Kabelbaum hinauf bis hin zum GSG gelangen und dort den Stecker fluten.

Am besten mal die zwei Stecker am Getriebe ab ziehen (hinten rechts) und auf Öleintrag prüfen.

Wenn vorhanden mit Bremsenreiniger ausspülen und probe fahren.

Die zwei Kabelbäume im Getriebe kosten glaub ich 250€. Auch die habe ich damals getauscht.
Der SK muss glaube raus um an die Drehzahlgeber zu kommen.

Vielleicht erstmal ein günstigerer Rep. Vorschlag.

Ig basti

Beitrag von „Rotti88“ vom 30. Januar 2015 um 07:40

Hallo,

ich habe gestern meinen Dicken wiederbekommen.

Alles halb so schlimm!!!!

Also am Turbolader musste nur ein O-Ring getauscht werden 🤔

An der Drosselklappe musste ein Reparatur-Set für's Gestänge eingebaut werden 🤔

Der Ruck beim Schalten ist noch da, aber nicht mehr so stark wie zuvor.

Werde deshalb nächste Woche mal mein Getriebe nach der TE-Methode spülen lassen.

Hoffe dadurch verbessert sich das nochmals.

Und ich kann wieder beruhigt mit meinem Dicken herumfahren 🤔

Grüße Thomas

Beitrag von „Rotti88“ vom 10. Februar 2015 um 14:51

Hi

Also die Getriebespülung mit der TE-Methode wurde letzte Woche gemacht.

Jetzt hat sich das Problem geändert.

Es ist nicht mehr nur ein Ruck zu spüren.

Wenn ich in der Stadt beschleunige, dann schaltet die Automatik nicht gleich von den 3. in den 4.,

sondern die Drehzahl bleibt kurz konstant und dann nach einer gefühlten Ewigkeit haut es den 4. Gang rein.

Dieses Problem ist aber nicht ständig.

Ich weiß echt nicht mehr was ich tun soll.

Warum ist jetzt noch dieses "Schleifen" vor dem Ruck???????

Jetzt habe ich überlegt, ob vielleicht eine Adaptionfahrt helfen würde?!

Oder muss doch das ganze Getriebe überholt werden?!

Beitrag von „Rotti88“ vom 11. Februar 2015 um 15:26

Hi

ich bin's schon wieder.

Ich habe mal ein Video vom Drehzahlmesser gemacht.

Siehe Link:

<http://youtu.be/p27lgz7ZMQg>

Dabei ist zu erkennen, dass der 3.Gang bis ca. 2400 U/min dreht.

Dann kommt der Schaltvorgang in den 4. Gang.

Die Drehzahl fällt erst auf ca. 2200 U/min und dann mit einem Ruck auf 1800 U/min.

Es fühlt sich so an, als wäre da ein Zwischengang (einfach beschrieben) oder als würde der Gang hängen bleiben und könnte sich nur mit einem Ruck befreien.

Dies passiert nur bei gemütlicher Fahrt/Beschleunigung.

Wenn ich auf Kick-Down oder S fahre schaltet es ganz normal.

Ich bitte um Hilfe bzw. eine Lösung 🙏

Beitrag von „Touareg“ vom 11. Februar 2015 um 21:05

Hallo,

Das was du zwischen der 3. und 4. Fahrstufe als "Zwischengang" empfindest, ist eigentlich die Schliessung der Wandlerüberbrückungskupplung, es entsteht dann also Kraftschluss.

Aber spürbar rucken sollte es dabei nicht, das findet bei mir butterweich von statten. 😊

Bei "Vollgas" merke ich auch nichts davon, aber bei 3/4 Gas ist dieser Vorgang bei mir "hörbar" aber nicht spürbar, alles butterweich 😊

Gruss

Stefan

Beitrag von „Rotti88“ vom 22. Juni 2015 um 20:57

Hi,

ich bin's mal wieder 🙄

Habe vor 2 Monaten nochmal einen neuen Schieberkasten bekommen.

Denn das Problem war nicht behoben.

Es wurde mir gesagt, dass der Schieberkasten überholt war und nicht neu.

Daraufhin habe ich von VW einen wirklich neuen eingebaut bekommen.

Fazit: 2. Schieberkasten und das Problem ist immer noch da 🙄

Immer noch der Ruck von den 2. in den 3. Gang.

Jetzt die Frage, ob vielleicht der Wandler der Grund sein könnte?

Grüße Thomas

Beitrag von „CeRex“ vom 26. Juni 2015 um 12:58

Hallo zusammen,

sehr interessanter Beitrag, der mein Problem genau trifft.

Ich habe einen V10 BJ 2004. Wenn ich bei warmem Motor im 5. Gang fahre und so Gas gebe, dass er in den 4. Gang schaltet, gibt es einen so extremen Schlag, dass ich jedes Mal erschrecke. Das ist schon seit etwa 3 Jahren so, da ich aber nicht sehr viel fahre, war mir das nicht sonderlich wichtig. Nun aber habe ich den Dicken mal zu VW gebracht, wo man mir sagte, man könne den Schieberkasten wechseln, aber mir nicht sicher sagen, ob es was bringen würde. Getriebewechsel wäre bei ca 5000 EUR.

Daher wurde zunächst das Getriebeöl getauscht und die Software geupdatet. Auf meiner ersten Probefahrt mit kaltem Motor war ich ganz begeistert, denn man merkte, dass völlig butterweich geschaltet wurde.

Aber leider zu früh gefreut, wenn der Motor nach 20km warm ist, knallt es wieder die Gänge rein, auch wenn ich manuell schalte und etwas Gas gebe.

Ist der Motor kalt, ca 2-3km gefahren, kann ich im 5. Gang Gas geben, in den 4. Gang schalten und alles läuft butterweich.

Irgend wie scheint es mir also unlogisch zu sein, dass das am Schieberkasten liegen kann, denn wenn er will (=kalt ist), kann er ja.

Mein Touareg hat jetzt 100 TKM, ich fahre 6000km/Jahr und hab keine Lust, irre viel Geld noch rein zu stecken. Allerdings ist er auch viel zu schade, um einfach mal eben getauscht zu werden.

Kann mir jemand helfen? Kann man die Software so programmieren, dass sie sich immer verhält, als ob er kalt wäre? Weiss jemand, warum kalt und warm so einen Unterschied macht?

Danke Euch!

Beitrag von „coala“ vom 26. Juni 2015 um 13:22

[Zitat von CeRex](#)

[...] Wenn ich bei warmem Motor im 5. Gang fahre und so Gas gebe, dass er in den 4. Gang schaltet, gibt es einen so extremen Schlag, dass ich jedes Mal erschrecke. [...]

Servus,

die Problematik beim Gangwechsel 5/4 ist nicht unbedingt neu, siehe hierzu (u.a.) auch [hier](#). Offizielle seinerzeitige Begründung lautet "ungünstige Toleranzen einzelner Bauteile im Schieberkasten". Den Steuergeräten vorzugaukeln, das Öl wäre stets kalt, ist natürlich nicht gerade eine zielführende Idee 😞 Das hätte zudem noch andere unschöne Folgen. Dass die

Schaltrücke bei kaltem ATF nicht auffallen, das liegt einfach daran, dass hier noch mit relativ viel Schlupf der Wandlerüberbückungskupplung gefahren wird.

Nach dem Tausch von Getriebehardware muss immer eine Adaptionfahrt nach entsprechender Anleitung durchgeführt werden. Unterbleibt dies, ist die Folge ein unbefriedigendes Schaltverhalten. Umgekehrt ist es aber nicht so, dass eine Adaptionfahrt einem defekten Getriebe wieder ein vernünftiges Schaltverhalten beibringt 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „CeRex“ vom 26. Juni 2015 um 15:53

Hi Robert, Danke, hab mir das mal durchgelesen, aber der Schieber scheint nicht in allen Fällen die Lösung zu sein. Was ist denn Deine Meinung? Schlag behalten und damit abfinden, Getriebe wechseln oder gleich Auto wechseln?

Beitrag von „coala“ vom 26. Juni 2015 um 16:10

Zitat von CeRex

[...] Was ist denn Deine Meinung? [...]

Servus,

eine rein wirtschaftliche Frage würde ich sagen. Das Auto ist immerhin schon 11 Jahre alt, der Restwert dürfte einfach zu ermitteln sein und wird wohl im schlimmsten Fall nur noch im guten mittleren vierstelligen Bereich liegen. Wie du schon richtig raus gefunden hast, ist der Schieberkasten nicht immer die Lösung des Problems und ein Versuch daher zumindest keine absolut sichere Sache. Ich weiß natürlich auch nicht vorher, ob ein Tausch das Problem bei deinem Fahrzeug lösen wird. Wäre auch zu schön, diese Fähigkeit 😊

Insofern musst da schon selber entscheiden, ob du mit der jetzigen Problematik leben kannst, oder da nochmal investieren willst. Eine Patentlösung weiß ich auch nicht in dem Fall. Eine Möglichkeit wäre noch, bei einem professionellen Instandsetzer für Automatikgetriebe anzufragen. Gebrauchtete Getriebe oder Gebrauchtteile bergen halt das Risiko, dass sie

technisch eventuell ebenfalls nicht einwandfrei sind.

Grüße
Robert

Beitrag von „CeRex“ vom 26. Juni 2015 um 16:11

Ok, Danke Dir schon mal!

Beitrag von „Priicceee01“ vom 4. November 2018 um 11:56

Hallo ich hab ein v10 tdi

Mein Getriebe macht Macken und zwar das schaltet nicht in den 4-5-6 und springt in Notlauf. Vorher war es schlimmer mit dem Schalten hab das gespült, Filter gewechselt, seitdem fährt er aber schaltet wie gesagt nicht weiter. Bin neu im Forum, bitte um Hilfe.

Beitrag von „Priicceee01“ vom 4. November 2018 um 12:03

P0B00 Nebengetriebe-Flüssigkeitspumpenmotor Phase U Strom

P0700 Getriebesteuerung (Störungswarnleuchte Anforderung)

P0734 4Gang. Falsches Übersetzungsverhältnis

Diese Fehlercodes hat er mir rausgeworfen

Beitrag von „CeRex“ vom 4. November 2018 um 12:44

Meine Lösung war, dass das Kabel zum Schieberkasten getauscht wurde. Seitdem keinerlei Probleme mehr.

Beitrag von „BernhardHH“ vom 20. November 2018 um 20:47

Moin Moin alle Zusammen,

mein Getriebe im Dicken hatte das selbe ruckartigen Schaltvorgänge wir hier schon beschrieben wurden. Nach dem ich lange nach einer Lösung gesucht habe, aber leider spricht nicht fündig wurde habe ich mich für den Tausch des Getriebes entschieden. Mein Dicker ist von 2004 und hat inzwischen 335 tkm auf der Uhr. Das Getriebe welches auch gefunden habe ist aus einem Dicken von 2006 mit einer Laufleistung von 160 tkm. Es ist nun verbaut und läuft gut. Was in dem Zuge nicht getauscht wurde ist das richtige GSG, nach den Unterlagen vom Freundlichen hat das neue Getriebe ein anderes GSG (Bauteilnummer anders). Jetzt meine Frage:

Kann das GSG ohne Probleme getauscht werden oder lege ich mir beim wechseln das MSG lahm, welches dann durch den Freundlichen wieder freigeschaltet werden muss?
Der tausch setzt natürlich ein Auslesen des alten GSG voraus ...

Vielen Dank

Mit freundlichen Grüßen
Bernhard

Beitrag von „CedrikR50“ vom 22. Januar 2024 um 15:19

[Rotti88](#)

Gabs für dein Problem mit den schalten von 2 auf 3 und dem gefühlten rutschen in 3 bis Kraftschluss in den 4 Gang eine lösung? Oder nach wie vor vorhanden