

# Welches Getriebeöl für den T II V6 TDI - 8-Gang ?

**Beitrag von „Sachfahnder“ vom 17. Oktober 2013 um 19:24**

Hallo,

kann mir bitte jemand zeitnah einen Tipp geben, welches Getriebeöl ich für den T II V6 TDI kaufen soll?

Bei 40TKM soll angeblich das Getriebeöl gewechselt werden und VW möchte sich da wieder mal eine Goldene Nase verdienen 😞

Besten Dank und einen schönen Abend

Paul

---

**Beitrag von „macko“ vom 17. Oktober 2013 um 19:30**

Hallo Paul,

also bei 40tkm muss ganz sicher kein Getriebeöl gewechselt werden. Beim Getriebeöl handelt es sich um eine Lifetime Füllung.

Nichtsdestotrotz würde ich persönlich bei 120 bis 150tkm mal einen Wechsel machen...

Gruss

Marco

---

**Beitrag von „Sachfahnder“ vom 18. Oktober 2013 um 08:44**

[Zitat von macko](#)

Hallo Paul,

also bei 40tkm muss ganz sicher kein Getriebeöl gewechselt werden. Beim Getriebeöl handelt es sich um eine Lifetime Füllung.

Nichtsdestotrotz würde ich persönlich bei 120 bis 150tkm mal einen Wechsel machen...

Gruss  
Marco

Hallo Marco,

bestenDank, die "Tuss" bei VW in Hanau ( ein VW-eigner Betrieb ) behauptet fest uns steif, es müsse!!! 😞

Bei meinem T 1 wurde bei 120TKM gewechselt.

Gruß  
Paul

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 18. Oktober 2013 um 10:10**

Wenn ich das so durchlese, dann würde ich mal eine andere Werkstätte suchen. Die verwechseln da wohl was, bei den ersten DSG-Automatikgetrieben waren solche Wechselintervalle vorgeschrieben, aber niemals bei einem Wandlerautomatikgetriebe wie es im Touareg verbaut wurde und immer noch wird. MfG Hannes

---

### **Beitrag von „balgenbruder“ vom 24. Juni 2014 um 10:26**

[Zitat von macko](#)

Hallo Paul,

also bei 40tkm muss ganz sicher kein Getriebeöl gewechselt werden. Beim Getriebeöl handelt es sich um eine Lifetime Füllung.

Nichtsdestotrotz würde ich persönlich bei 120 bis 150tkm mal einen Wechsel machen...

Gruss  
Marco

So ist es.

Wir haben gerade am Polo nach 80tkm und zehn Jahren das AT Fluid wechseln lassen.

Ein Unterschied wie Tag und Nacht.

Schaltet wieder sauber und der Wandlerschlupf erscheint geringer.

---

### **Beitrag von „Juergen72“ vom 24. Juni 2014 um 13:32**

Habe aktuell 58tkm auf der Uhr und beim letzten Service wurde definitiv kein Getriebeöl gewechselt.

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 24. Juni 2014 um 13:55**

#### [Zitat von Juergen72](#)

Habe aktuell 58tkm auf der Uhr und beim letzten Service wurde definitiv kein Getriebeöl gewechselt.

Die Wechselintervalle sind ja bei VW nur bei den DSG-Automaten vorgeschrieben, bei den Wandlerautomaten gibt es offiziell keine. Wobei aus meiner Erfahrung ein Wechsel alle 80-100tkm die Lebensdauer des Getriebes um einiges verlängert.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „dannySLF“ vom 6. Oktober 2014 um 12:07**

Ist dann auch die Tim Eckhart Spülung anzuraten oder einfach nur der Wechsel?

Meiner hat 76Tkm auf der Uhr ... also steht es nach dem Winter an ...

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 6. Oktober 2014 um 20:04**

[Zitat von dannySLF](#)

Ist dann auch die Tim Eckhart Spülung anzuraten oder einfach nur der Wechsel?

Beim ersten Mal sollte ein normaler Wechsel reichen (wenn der Wagen im normalen Einsatz war, und dann auch nicht zu viel "Dreck" rauskommt). Auf alle Fälle gehört aber der Filter mitgewechselt.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Treg7P“ vom 9. Januar 2016 um 11:19**

[Zitat von Sachfahnder](#)

...kann mir bitte jemand zeitnah einen Tipp geben, welches Getriebeöl ich für den T II V6 TDI kaufen soll?

Paul

Die eigentliche Frage wurde ja leider nie beantwortet....

---

### **Beitrag von „Sebastian W.“ vom 9. Januar 2016 um 13:17**

Hallo,

das TR 80 SN im T2 ist genau so ein „Aisin Schrott Getriebe“ aus Japan wie im T1 das TR 60 SN



Habe schon an diesen Getrieben gearbeitet, und dort läuft auch rotes ATF raus. (Auch wenn das jetzt doof kling aber bei VAG sind alle Öle mit Farben codiert)

Ich schaue nochmal in der ETKA nach ob es die gleiche Teilenummer wie beim 7L hat.

Wenn ja würde von Liqui Moly ein „ATF TOP TEC 1200“ und von Fuchs ein „ATF 4400“ zu treffen.

Sobald ich näheres weiß melde ich mich.

LG Basti

---

### Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2016 um 13:53

[Zitat von Sebastian W.](#)

das TR 80 SN im T2 ist genau so ein „Aisin Schrott Getriebe“ aus Japan wie im T1 das TR 60 SN 

Wie kommst du auf diese Aussage? Aisin ist einer der größten Getriebehersteller mit einer guten Tradition, solche Getriebe sind nicht nur im Touareg verbaut, sondern auch bei den diversen zuverlässigen Fahrzeugen aus Japan (a la Toyota Landcruiser).

MfG

Hannes

---

### Beitrag von „Sebastian W.“ vom 9. Januar 2016 um 15:47

Hallo,

das war jetzt nicht SO ernst gemeint. Wenn man Regelmäßig das Öl wechselt halten die auch ewig.

Sie sind jetzt nur nicht ganz so resistent gegen den Lifetime „Intervall“ den VW warum auch immer eingeführt hat.

Bei ZF hast du aber im Gegensatz zu Aisin hier in DE einige gute Anlaufstellen für technischen Service.

Also zu dem Öl. Das ist gar nicht so einfach.

Von 2002-2010 kam in die TR60SN (In allen T's verbaut) G 055 025 A2  
ab 2011 kommt in das TR80SN G 055 540 A2

beide Öle sind ROT.

Bei FEBI Bilstein kann man die OE Nummern umschlüsseln.

Die bieten ein Öl mit der Nummer 29934 an welches die Norm beider OE Nummern erfüllt.

Die Flasche kostet ca. 9€ im Vergleich dazu kostet eine Flasche bei VW ca. 30€

Ob jetzt die roten Öle von Fuchs oder LM die gleichen Viskositätswerte haben weiß ich nicht.  
In den Ihren Ölwegweisern wird auf jeden Fall auf ein Herstellerspezifisches Produkt verwiesen.

VW wird die genauen Spezifikationen des Öles genauso ungern wie FEBI raus geben, deswegen werden die anderen Hersteller Ihr Öl noch nicht freigegeben haben.

LG Basti

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2016 um 17:59

### Zitat von Sebastian W.

das war jetzt nicht SO ernst gemeint. Wenn man Regelmäßig das Öl wechselt halten die auch ewig.

Sie sind jetzt nur nicht ganz so resistent gegen den Lifetime „Intervall“ den VW warum auch immer eingeführt hat.

Bei ZF hast du aber im Gegensatz zu Aisin hier in DE einige gute Anlaufstellen für technischen Service.

Ja, das mit dem Ölwechsel hast du recht. Das haben alle OEMs so eingeführt, um den Kunden vorzugaukeln, dass ein Automatikgetriebe wartungsfrei wäre... das geht ja auch 150-200tkm ohne Wechsel meist gut, aber darüber wird es dann problematisch. Aber 90% der Kunden erreichen diese km-Anzahl ja eh nie.... daher wer öfters fährt einfach das Öl + Filter wechseln, dann hat man lange Freude mit dem Getriebe.

Ja mit dem Service hast du wohl recht, aber ist ja auch klar, nachdem ZF in Deutschland sitzt und die meisten deutschen Autos ein Automatikgetriebe von ZF verbaut hat.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Sebastian W.“ vom 9. Januar 2016 um 19:50**

Ja das stimmt wer fährt schon mehr als 200 tkm. Schade das man solch hochentwickelte Fahrzeuge zum wegwerfen baut.

Und das beziehe ich nicht nur auf das Getriebe;)

Diese Teile wären also nötig:

14L ATF G 055 540 A2 alternativ Febi 29924

1x Ölsieb (leider kein Filter) 0C8 325 435 alternativ Vaico V10-2286 (Sieb, Dichtung und Dichtring)

1x Dichtun 0C8 321 371

So könnte man einen ATF Wechsel für den T2 für 200€ realisieren.

WICHTIG Öl mind. zweimal wechseln wegen der Restmenge im Wandler!

LG Basti

---

### **Beitrag von „CasiBo“ vom 18. Juli 2016 um 11:12**

Hallo zusammen,

ich habe das Getriebeoil bei meinem VW Händler für 250€ netto / 300€ brutto wechseln lassen. Unser Dicker ist fünf und hat ca. 78.000 auf der Uhr. Das Schalten der Automatik ist schon sanfter geworden. Allerdings wurde kein Filter ausgetauscht nur n Dichtring ist das normal?

Gruß

Carsten

---

### **Beitrag von „vossi“ vom 30. Oktober 2017 um 10:01**

Halle zusammen

Fahre meinen TII jetzt knapp 6 Jahre und er hat gerade 160000 auf der Uhr. Das Getriebe schaltet immer noch ziemlich sauber, nur mein schrauber meint ich sollte ihm mal neues Öl gönnen. Werde ich tun. Aber warum 2xwechsen.

Gruß

---

### **Beitrag von „Treg7P“ vom 2. November 2017 um 15:21**

Weil man "altes" Getriebeöl nicht aus dem Wandler bekommt... habe ich allerdings auch nicht gemacht, 100TKm und stumpf gewechselt... fertig 🙄

---

### **Beitrag von „bamboo1987“ vom 20. Januar 2018 um 13:09**

Ich werde nächstes Weekend mein Automatenöl wechseln! Habe mir Dichtung, Ölsieb und 11l Öl (LiquiMoly TopTec1800) besorgt.

Werde dann kurz berichten. Evt. mit ein paar Bildern als Anleitung.

Das Gesamte Öl kann nicht abgelassen werden, es bleibt immer etwas zurück. Wandler, Ölkühler, Leitungen, Schieberkasten, ...

Etwa 2/3 des Öl kann man ablassen und ersetzen. Ein 2.ter Wechsel werde ich nicht machen. Ziehe lediglich den nächsten Wechseltermin etwas vor. Dann ca. 160'000km 😊

Ah, im Moment 102'000k, Modell 2013

---

### **Beitrag von „macko“ vom 20. Januar 2018 um 13:28**

[Zitat von bamboo1987](#)



...Werde dann kurz berichten. Evt. mit ein paar Bildern als Anleitung.

Servus,

wäre 🙌. Kannst Dich dann gerne bei mir melden wegen dem Einstellen der EBA.

Gruß  
Marco

---

### Beitrag von „bamboo1987“ vom 20. Januar 2018 um 13:38

[Zitat von macko](#)

Servus,

wäre 🙌. Kannst Dich dann gerne bei mir melden wegen dem Einstellen der EBA.

Gruß  
Marco

Mach ich 😊

---

### Beitrag von „bamboo1987“ vom 28. Januar 2018 um 17:34

So Leute! Das Getriebeöl samt Filter ist gewechselt 😊

Gestern Morgen hab ich mir Zeit genommen dem Dicken neues Automatenöl zu gönnen. Die anschließende Probefahrt hat mich überzeugt. Der Automat schaltet wieder weicher, als vorher. Also ein Erfolg? - leider nur zu 50%! 😞

Ich konnte nur ca. 6.5 Liter Altöl aus dem Automaten ablassen, bei einer Füllmenge von 10.4 - 12.8 Liter (je nach Motorisierung / VW Angaben). Und trotzdem ist es empfehlenswert wenn ich das Schaltverhalten ansehe.

Die Leitungen zum Wärmetauscher habe ich bewusst nicht entleert (Ölmenge ca. 0.7 Liter), da nach dem öffnen dieser Leitungen der ATF-Kreislauf entlüftet werden muss. Sprich man muss

fahren gehen bis das ATF eine Temperatur von 95 Grad hat, damit der Thermostat im Wärmetauscher öffnet. Das heisst man muss danach den Ölstand erneut prüfen, dazu muss das Öl aber 30Grad haben. Diese Abkühlzeit (geföhlt ein Tag) wollte ich nicht abwarten.

Aufgrund dieser Erkenntnis werde ich beim nächsten Motorölwechsel das ATF nochmals mitwechsel. Aber ohne grossen Aufwand (Ölwanne bleibt dran), nur diese 6 Liter ablassen und wieder auffüllen... 😊

Werde dann noch ein paar Bilder nachreichen! Bis dahin... 😊

---

## Beitrag von „pe7e“ vom 18. Februar 2018 um 06:39

Hi,

habe auch nach der Methode von Tim Eckart eine Spülung samt Wechsel von Filtern und Öl vornehmen lassen. Tim hat mir die Firma "Autoelektrik Stahn" in Gera empfohlen. Ansprechpartner für die Wechsel ist Herr Vogel.

KM Stand beim Wechsel: 140.000

Dauer: 2 Tage. Das Öl muss warm gefahren werden, ein Teil wird dann wohl abgelassen und durch eine Spülflüssigkeit ersetzt. Dann wird das System bewegt damit sich Ablagerungen lösen. Dann kommt das Öl, alle Filter etc. raus und das neue Material wieder rein. Das System wird dann wieder warm gefahren und der Ölstand geprüft. Nach erneutem Erkalten und warm fahren wird wieder der Ölstand geprüft. Jeder Vorgang erfordert eine bestimmte Temperatur.

Das Öl was raus kam war grün und leicht "rauchig". Laut Herrn Vogel war es genau der richtige Zeitpunkt für den Wechsel. Das neue Öl ist ebenfalls grün (ATF8 von Tim).

Effekt:

Unmittelbar danach konnte ich keine Änderung feststellen. Lag auch daran, dass das Getriebe im Vorfeld völlig unauffällig war.

Nach ca. 1500 km habe ich aber festgestellt, dass bei starkem Beschleunigen der Schaltvorgang in den nächsten Gang ganz butterweich und fast nicht spürbar kommt. Vorher hat man diesen Übergang etwas bemerkt. Das morgentliche Getriebeölwarmfahren geht jetzt auch deutlich schneller und ich habe das Gefühl dass er sich dabei nicht so "quält". Die Drehzahl ist in diesen 3 Minuten auch geringer als zuvor.

Fazit:

Ich hoffe dass das Getriebe für die nächsten 100.000 KM vorbereitet ist. Herr Vogel gab mir die Empfehlung alle 60.000 - 80.000 KM den Vorgang zu wiederholen. Das werde ich auch machen.



Zu Autoelektrik Stahn / Herr Vogel möchte ich ergänzen: Super Service, Ersatzwagen dabei, kleiner feiner Betrieb den ich gern weiter empfehle.

Grüße

---

### **Beitrag von „Treg7P“ vom 19. Februar 2018 um 08:36**

Morgen,

 Darfst du uns auch sagen, was dich der Spaß gekostet hat ? 

G.T.

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 19. Februar 2018 um 12:16**


Hi,

nur per PN.

---

### **Beitrag von „bamboo1987“ vom 19. März 2018 um 22:27**

So Leute

Habe wieder mal Zeit gefunden etwas zu verfassen 

Ich habe euch eine kleine Anleitung versprochen zum Automatenölwechsel beim 7P 8-Stufenautomat, hier ist die nun:

Als Erstes hebt den Dicken an und nehmt die Unterbodenverkleidung im Bereich Motor/Getriebe ab. Danach sollte das ganze wie folgt aussehen.

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

Dann die Inbusschrauche an der Ölwanne lösen zum Ölablassen, wenn nichts mehr rauskommt dann nochmals mit dem Inbusschlüssel in die Schraubenöffnung gehn und dort ein grünes Steigrohr (Kunststoffrohr) rausschrauben. So kommt auch der Rest noch raus.

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

Wenn dann wieder nichts mehr kommt löst rundherum die Ölwanne und nehmt sie ab.

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

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

Jetzt seht ihr den Schieberkasten und den Filter bzw. das Ölsieb. Schraubt diese ab und lasst alles Öl abfließen. Bei der Montage des neuen Filters den O-Ring (Dichtgummi) nicht vergessen!

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

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

In der Ölwanne sind 4 Magnete eingelegt die Metallabrieb aus dem Öl aufnehmen sollen. Nehmt diese raus und reinigt die Wanne und die 4 Magnete. Mit Bremsreinger klappt das gut.

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

Wenn die Wanne sauber und mit neuer Dichtung versehen ist montiert ihr diese wieder. Schrauben allmählich über Kreuz zuziehen und am Schluss mit 12Nm festziehen.

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

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

Danach gehts schon ans einfüllen des frischen Öles. Vergewissert euch, dass das grüne Steigrohr sicher wider in der Ölwanne montiert wurde (einfach nur von Hand bis anschlag reindrehen) Die Länge diese Rohres gibt die Ölstand vor.

Ich habe mir ein Befüllgerät mit Adaptern besorgt. Damit pumpt ihr dann etwa 8 Liter Öl ins Getriebe. Danach mit montiertem Adapter den Dicken laufen lassen und alle Gänge für 3 Sekunden einlegen.

Dann muss die Öltemperatur des Automaten ausgelesen werden. (VCP,VCDS,ODIS oder Tester mit Verbindung zum Getriebe-Stg.) Wenn die Temperatur bei 40 Grad Celsius ist, öffnet ihr den Adapter und lasst das Überschüssige Öl ablaufen. Falls kein Öl rausfließt pumpt frisches rein bis es überläuft und verschliesst alles mit der Ablassschraube samt neuem Dichtring.

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

Hier sieht man das Überschüssige Öl abfließen. Da ist auch die Differenz vom alten zum neuen Öl gut zu sehen. Da man nur etwa 7 Liter Gesamtmenge (12-13 Liter) ablassen kann werde ich nun einen reinen Ölwechsel nach etwas 3000km machen. Dann sind 75% des Öles neu.

Ich habe Liquimoly TopTec 1800 benutzt. Das Befüllgerät kann natürlich ausgebort werden.

Hoffe man kann mit dieser Anleitung etwas anfangen. Klar kann man noch viel ergänzen. Jedoch gehe ich davon aus das wenn jemand schraubt, eine gewisse Handwerksbegabung vorhanden ist.

Freu mich auf Feedbacks 😊

Gruss Bamboo

---

### **Beitrag von „Goka“ vom 21. März 2018 um 07:37**

Danke Marco für den ausführlichen Bericht.

Das Öl und Wanne sieht auf dem Foto nicht so schmutzig aus. An einem Magnet fehlt was? Waren beim Reinigen Späne o.ä. zu finden?

Meiner hat jetzt 240tkm und ich denke auch an einen Wechsel des Öls.

Gruss Volker

---

## Beitrag von „bamboo1987“ vom 1. April 2018 um 15:39

[Goka](#)

Der Abrieb an den Ölwanne magneten war absolut normal und nicht übermässig.

Bei deinem km-Stand würde ich eine Spülung vorziehen.

Gruss 🤖

---

## Beitrag von „SiebenPaula“ vom 22. April 2018 um 13:10

Hallo Gemeinde,

hier ein Bericht von mir zum Thema.

Ich habe das Getriebeöl vorige Woche bei 85.000 km nach der Tim-Eckhard-Methode wechseln lassen hier in meiner Umgebung. Die Werkstatt macht 400 Spülungen im Jahr, zumeist Taxis. Kostenpunkt: rund 550 EUR brutto. Ergebnis: Am Anfang nichts, danach finde ich ihn weicher im Schalten. Es hat 2,5 Stunden gedauert, ich konnte in der Bäckerei an der Ecke darauf warten. Zum Einsatz kam ein RAVENOL-Produkt für das Öl (ich vermute ATF T-WS Lifetime, keine "offizielle" VW-Freigabe) und ein neuer Filter.

Die Werkstatt hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass ich für die Laufleistung zuviel Abrieb im Getriebe habe. 🤖 Ich habe dann recherchiert.

Ich fahre viel mit Anhänger (1- 2 Pferde, also immer 1.600kg- 2.400 kg) und das zumeist auf der Autobahn. Der Dicke schaltet dann wegen dem Drehmoment und der Sparsamkeit in den 8. Gang, wie alle diese Autos mit mehr als 6 Stufen.

Nach Aussage von der Werkstatt hat das Getriebe aufgrund der niedrigen Drehzahlen dann zu wenig Schmierung von der Ölpumpe. Das erhöht den Verschleiß. Man soll deshalb in den M-Modus gehen und einen Gang zurück schalten. Also M7. Ich habe es ausprobiert. Das läuft gut und er braucht kaum mehr. Das werde ich in Zukunft berücksichtigen. Es reduzieren sich dann auch die Schaltvorgänge. Allerdings muss man ab und zu aufwachen, weil man fährt ja in "M".

😞 Und bloss nicht Motorbremse mit dem Anhänger benutzen! Ist wohl der Horror für Automaten.

Und für alle ZF-Fans: Das Aisin-Getriebe wurde von VW damals für den Dicken ausgewählt, weil es mehr aushält als das sanfter schaltende ZF. Nämlich auch die fetten Motoren der Edel-Qs

und Porsches.

---

## Beitrag von „coala“ vom 22. April 2018 um 13:55

### [Zitat von SiebenPaula](#)

[...] Und bloss nicht Motorbremse mit dem Anhänger benutzen! Ist wohl der Horror für Automaten. [...]

Servus,

wieso das denn...? Erstens wird beim Bremsen sowieso automatisch zurückgeschaltet, eben um die Bremswirkung zu unterstützen, und zweitens erfolgt sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschalten ein weiches Einkuppeln. Wo da ein Problem liegen soll, das entzieht sich meiner Kenntnis. Am besten schaltet man dann mit einem Automatikgetriebe dann gleich komplett manuell - und das nach Anleitung einer wahlfrei ausgesuchten, unter den zahlreich im Netz kursierenden Thesen rätselhafter Herkunft und Vernunft.

Das mit der niedrigeren Fahrstufe im schweren Hängerbetrieb lasse ich mir gerade noch so technisch begründbar eingehen, das mit der Motorbremse halte ich jedoch für kompletten Unsinn/Esoterik. Der Gangwechsel erfolgt sowohl mit als auch ohne Anhänger immer im gleichen Zeitfenster und daher mit der gleichen Getriebebelastung. Und wenn der nächste Gang erstmal drin ist, ja was soll denn da noch schädlich sein 😞.

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „SiebenPaula“ vom 22. April 2018 um 15:11

Hallo,

folgender Erklärversuch dazu. Vielleicht habe ich mich ja nicht deutlich ausgedrückt:

Gemeint ist das *manuelle* Herunterschalten zur Erhöhung der Motorbremswirkung, was man vermeiden sollte.

Die Belastung ist mit Anhänger für die Lamellenkupplungen, die die Gänge einlegen, schon höher, hier dürften wir uns einig sein. Mit Anhänger oder überhaupt an Steigungen usw. braucht es mehr Drehmoment. Und wenn es da keinen Unterschied gäbe, wäre ja auch der Verbrauch gleich 🤖 .

Der Abrieb im Inneren meines Wandler-Getriebes stammte sicher von den Lamellenkupplungen, die bei diesem Anhängerbetrieb härter ran mussten, weil unter starker Last geschaltet wurde.

---

### **Beitrag von „Goka“ vom 22. April 2018 um 16:34**

Danke Siebenpaula für den Bericht!

ich selbst habe mich noch nicht getraut jemanden an das Getriebe zu lassen. Es gibt ja auch das "Verschlimmbessern".

Ich denke auch das der Hängerbetrieb mehr Abrieb erzeugt im Getriebe.

Fährt man ohne Hänger... zumindest ich, lupfe immer das Gaspedal beim Schalten, damit das Getriebe weniger Reiben muss.

Bleibt man "auf dem Pinn" beim Beschleunigen und Schalten wird natürlich Energie im Getriebe über Reibung umgesetzt mit etwas Abrieb.

Meiner fährt nach 240tkm noch unauffällig.

Gruss Goka

---

### **Beitrag von „SiebenPaula“ vom 22. April 2018 um 16:48**

Das ist natürlich Königsklasse und wie man sieht, hat es nicht geschadet. Durch das "Lupfen" vor dem Schalten bekommt der nächste Gang und die Lamellenkupplung nicht das volle Drehmoment ab.

Ein neues Öl darfst Du Deinem treuen Auto aber schon mal gönnen... 😊

Aber Vorsicht: ich hatte Preise bis zu 1200 EUR. 🤖 Das kommt aufs Öl an, vor allem wenn sie das vom freundlichen nehmen.