

Schaltpunkte T II V6 TDI zeitweise verändert

Beitrag von „Goka“ vom 17. Dezember 2013 um 20:53

Hallo Touareg Freunde,

bei meinem 150kw T II BJ 04/2011 sind manchmal die Schaltpunkte verändert. Das macht er eigentlich schon immer, aber immer öfter. Typisch nach kurzer Fahrtunterbrechung, wenn mit wenig Gas wieder los gefahren wird schaltet er schon unter 1400U/min. In dem Zustand ist die Hysterese auch geringer, dadurch schaltet er auch zwischen 1400 und 1200U/min hin und her. Manuel schaltet er "normal" und wenn er wenige Minuten etwas schneller gefahren ist, ist er das Phänomen verschwunden.

Nach den ersten zwei Malen (in 2011) hatte ich beim Freundlichen den Fehlerspeicher auslesen lassen - ohne Befund.

Hat von Euch auch schon jemand so etwas beobachtet? Anbei ein Bild von 64km/h bei 1000U/min.

Gruß Volker

Beitrag von „coala“ vom 17. Dezember 2013 um 22:58

[Zitat von Goka](#)

[...] Hat von Euch auch schon jemand so etwas beobachtet? Anbei ein Bild von 64km/h bei 1000U/min. [...]

Servus Volker,

evt. ist das bei der 150 kW Version anders programmiert? Ich kann jetzt nur von der 12/2011er und 180 kW Variante sprechen und da liegt das unterste Drehzahllimit unter allen Umständen bei rund 1150 UPM. Da müsste mal ein Eigner eines Fahrzeugs mit ebenfalls 150 kW genauer hinsehen, ob sich das analog dazu verhält.

Grüße
Robert

Beitrag von „Annakin“ vom 18. Dezember 2013 um 09:41

Hallo,

ich habe auch nur die kleine 204PS-Variante. Ist zwar ein 2013er, aber das sollte wohl egal sein. Ich habe festgestellt, dass das Getriebe immer in 10km/h-Schritten schaltet, wenn man gemütlich fährt.

Also den 6. Gang bei 60 km/h, den 8. Gang habe ich frühestens bei 80 km/h drin. Die Drehzahl weiss ich jetzt nicht, aber wie gesagt man kann wirklich sagen, dass die Gänge so eingelegt werden. Getriebstellung "D", warmer Motor, ebenes Gelände (ist hier zwar schwer zu finden...). Diese Schaltpunkte sind immer so, wie gesagt, nur bei warmem Motor. Das Auto hat aber bis jetzt auch erst knapp 6.000 km gelaufen. Vielleicht ändert sich ja noch was...

Beitrag von „coala“ vom 18. Dezember 2013 um 10:53

[Zitat von Annakin](#)

[...] Das Auto hat aber bis jetzt auch erst knapp 6.000 km gelaufen. Vielleicht ändert sich ja noch was...

Servus,

das bleibt schon so 😊 Aber schau mal bitte, bei welcher minimalen Drehzahl der nächst kleinere Gang eingelegt wird, wenn du auf "D" fährst. Bei meinem Fahrzeug werden die rund 1150 UPM niemals unterschritten, ganz egal was passiert und ob in "D" oder manuell geschaltet wird. Das kenne ich vom T II mit dem 180 kW TDI auch nicht anders, auch andere Fahrzeuge verhalten sich (logischerweise) exakt analog dazu. Wäre nur eben zu klären, ob das bei der 150 kW-Version anders programmiert wurde - siehe hierzu das Foto von Volker mit den 1000 UPM...

Grüße
Robert

Beitrag von „Annakin“ vom 18. Dezember 2013 um 18:10

Hallo,

war gerade unterwegs und habe das mal beobachtet: das Getriebe schaltet auch bei mir bei ca.

1100 - 1200 u/min.

Beitrag von „Goka“ vom 18. Dezember 2013 um 20:37

Hallo Miteinander,

danke für die Beiträge, kann sie gut nachvollziehen, für das "normale" Schaltverhalten.

Bei meinem T liegt da wohl ein Fehlverhalten vor. Er geht dabei sogar bis runter auf 900U/min im 8ten Gang (hab es nur nicht aufs Foto gebracht). Schaltet bei mehr und weniger Gas sofort rauf und runter ohne Verzögerung. Der Spuk ist bisher immer schon nach wenigen Minuten verschwunden.

Für die Freunde der "niedrigen Schaltpunkte" kann ich sagen, dass 900-1000U/min bei einem T keinen Sinn machen, weil keine Leistung da.

Vielleicht findet sich noch ein T-Freund mit gleicher Beobachtung.

Gruß Volker

Beitrag von „cruiser59“ vom 19. Dezember 2013 um 06:27

Meiner schaltet auch so bei 1200.

Beitrag von „RegATou“ vom 20. Februar 2014 um 21:17

Guten Abend zusammen!

Ich denke, es ist ok, wenn ich mich hier in diesen Tröt einklinke, da sich meine Frage um ein ähnliches Phänomen handelt.

Bei mir wandert der Schaltpunkt ab und an eher in die späte Richtung. Man könnte meinen, ich hätte den Eählhebel in "S" gestellt. Mit wirklich wenig Gas kommen die Hochschaltungen erst

bei ca. 2200rpm, und die Schubrückschaltungen auch sehr viel früher.

Wodran kann das liegen? Hat es was mit der Kühlwassertemp. zu tun? Sollte ich mal zum Freundlichen und meinen Fehlerspeicher auslesen lassen?

Wenn ich anhalte und die Zündung ausschalte, ein wenig warte und anschl. wieder starte, ist der "Fehler" wieder verschwunden und er schaltet normal früh hoch wie gewohnt.

also, würde mich über jede Wortmeldung freuen.

Danke und Grüße
Pete

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2014 um 23:52

[Zitat von RegATou](#)

[...]Bei mir wandert der Schaltpunkt ab und an eher in die späte Richtung. Man könnte meinen, ich hätte den Eählhebel in "S" gestellt. Mit wirklich wenig Gas kommen die Hochschaltungen erst bei ca. 2200rpm, und die Schubrückschaltungen auch sehr viel früher. Wodran kann das liegen? [...]

Servus,

da tippe ich mal stark auf den laufenden Regenerationszyklus des Partikelfilters. Hier wird - zusätzlich zu einer späten Kraftstoffeinspritzung um die Abgastemperatur zu erhöhen - auch merklich später hochgeschaltet.

Grüße
Robert

Beitrag von „RegATou“ vom 21. Februar 2014 um 09:23

[Zitat von coala](#)

Servus,

da tippe ich mal stark auf den laufenden Regenerationszyklus des Partikelfilters.[...]

Servus Robert,

wenn dem tatsächlich so ist, bin ich beruhigt. Und das hängt von der Laufleistung ab? Gibt es da eine Angabe, wann dieser Zyklus immer durchlaufen wird?

Danke nochmal!

Beitrag von „coala“ vom 21. Februar 2014 um 10:32

[Zitat von RegATou](#)

[...] Und das hängt von der Laufleistung ab? Gibt es da eine Angabe, wann dieser Zyklus immer durchlaufen wird? [...]

Servus Pete,

der Regenerationszyklus wird nur eingeleitet, wenn er notwendig ist. Die Häufigkeit kann sehr variabel sein und steht in direktem Zusammenhang mit dem Fahrprofil. Gemessen wird das Ganze über Differenzdrucksensoren am DPF. Übersteigt der Staudruck am DPF einen bestimmten Wert, dann ist die Rußbeladung zu hoch und ein Regenerationszyklus wird gestartet.

Du merkts das lediglich an Schaltpunkten bei höherer Drehzahl, einem etwas erhöhtem Spritverbrauch (sieht man auch am BC unter "Verbrauch ab Start" wenn man die Strecke kennt, dass da in dieser Pahse etwas mehr Sprit durchläuft...) und - sehr eindeutig - an der Temperatur der Abgasanlage inklusive dem Endschalldämpfer. Der knistert und knackt dann richtig und strahlt spürbar Wärme ab, auch wenn du lediglich "normal" dahin rollst.

Da mach dir also mal keine Sorgen!

Grüße
Robert

Beitrag von „Ulm“ vom 21. Februar 2014 um 14:50

ach - das ist ja interessant.

Gestern Abend auf dem Heimweg sind mir zwar keine komischen Schaltpunkte aufgefallen, aber beim Abstellen in der Garage habe ich gestaunt, wie viel Wärme von meinen Auspuffrohren abgestrahlt wurde und wie das Metall geknistert hat.

Und das bei einer 8 km-Fahrt mit max 100 km/h.

Jetzt geht mir ein Licht auf.

Danke coala 😊

Beitrag von „Sami“ vom 11. Oktober 2018 um 15:37

[Zitat von Annakin](#)

Hallo,

war gerade unterwegs und habe das mal beobachtet: das Getriebe schaltet auch bei mir bei ca. 1100 - 1200 u/min.

Hallo Leute,

wollte das Thema nochmals aufgreifen. Bei meinem TII 2013 wird, egal wie sanft ich fahre, nicht unter 1500 Umdrehungen geschaltet. Selbst manuell nimmt der T1 den nächsten Gang erst bei min. 1500 Umdrehungen an.

Wie schafft ihr das, dass bei 1100-1200 Umdrehungen geschaltet wird?

Gruß
Sami

Beitrag von „coala“ vom 11. Oktober 2018 um 16:02

Servus Sami,

ich weiß nicht, ob du das jetzt nicht andersrum interpretierst mit den Schaltpunkten, also hoch und runter vertauschst? So. ca. 1.100 UPM ist die *minimale Drehzahl*, mit welcher der 7P als V6 TDI unterwegs sein kann, bevor er einen niedrigeren Gang wählt. *Hochgeschaltet* wird natürlich erst viel später, sonst würden ja im nächsten Gang deutlich zu niedrige Drehzahlen anliegen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sami“ vom 11. Oktober 2018 um 21:00



Stimmt, war verkehrt herum! 🤖