

# Wandler

## Beitrag von „PeRo“ vom 8. Dezember 2014 um 20:06

Hallo liebe Touareg Freunde,

seit zwei Wochen bin ich stolzer Besitzer eines T II, 180 kW, Modelljahr 2013, 22 Tkm auf der Uhr.

Bereits im Vorfeld des Kaufs habe ich fleißig im Forum gelesen und so manche interessante und nützliche Info gefunden.

Vielen Dank dafür!

So, nun zu meinem ersten Thread:

Bisher habe ich die Schaltstrategie des Automatikgetriebes so wahrgenommen, dass sich die Wandlerüberbrückungskupplung ab dem dritten Gang und einer Geschwindigkeit > ca. 30 km/h schließt.

Heute morgen war das anders. Auf den ersten 1 bis 2 km war die Kupplung selbst im 8 Gang noch offen.

Das Drehzahlniveau war deutlich höher und beim Gasgeben aus konstanter Geschwindigkeit drehte der Motor nochmals höher;

ohne direkten Geschwindigkeitszuwachs.

Nach kurzer Zeit verhielt sich die Automatik dann wieder wie gewohnt.

Kennt jemand dieses Verhalten?

Hat es etwas mit den winterlichen Temperaturen zu tun?

Viele Grüße

Peter

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 8. Dezember 2014 um 20:58

Aus meiner Sicht versucht da die Automatik etwas höher zu drehen, und somit den Motor schneller auf Betriebstemperatur zu bringen. Wenn der Motor schneller auf Betriebstemperatur ist, dann sinkt der Verbrauch und gleichzeitig auch die Abgasemissionen.

MfG

Hannes

---

## Beitrag von „coala“ vom 8. Dezember 2014 um 20:59

Servus Peter,

dieses Verhalten ist normal und so gewollt. Also keine Sorge 😊

Grüße  
Robert

---

## Beitrag von „PeRo“ vom 8. Dezember 2014 um 21:07

Danke für die schnellen Antworten.

Diese Strategie nervt.

Und tut gerade bei kaltem Motor weh, wenn dieser mal gleich nach dem Start mit 2500 min<sup>-1</sup> dreht.

Ich hatte vorher einen Audi mit Multitronik = elektrohydraulischer Kupplung.

Damit war es möglich, auch mit kaltem Motor sehr niedertourig zu fahren.

Sehr angenehm und komfortabel!

Gruß  
Peter

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 8. Dezember 2014 um 21:10

### [Zitat von PeRo](#)

Und tut gerade bei kaltem Motor weh, wenn dieser mal gleich nach dem Start mit 2500 min<sup>-1</sup> dreht.

Ich hatte vorher einen Audi mit Multitronik = elektrohydraulischer Kupplung.

Naja, es gibt mittlerweile Vorgaben beim Erfüllen der Abgasnorm, und da wird der Kaltstart mit eingerechnet. Aus dem Grund wird nun eben mit vielen Mitteln versucht den Motor möglichst schnell auf Temperatur zu bringen, und das höher Drehen ist eine davon. Aber 2500 upm tut jetzt dem Motor nichts!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „PeRo“ vom 26. Januar 2015 um 20:53**

Hallo zusammen,

seit Anfang des Jahres gibt es einen neuen Softwarestand für das Motorsteuergerät des 245 PS V6 TDI. Nachdem diese Version in der vergangenen Woche aufgespielt wurde, liegt die Motordrehzahl im kalten Zustand um ca. 300 min<sup>-1</sup> niedriger als vorher.

Hatte bisher aber noch nicht oft die Gelegenheit dies zu testen. Und so richtig kalt war es ja auch nicht.

Werde mich bei neuen Erkenntnissen wieder melden...

Viele Grüße

Peter

---

### **Beitrag von „Büffel135“ vom 20. Dezember 2019 um 14:06**

Hallo Peter,

ich habe den selben Dicken wie Du. Ist Dein Problem mittlerweile gelöst?

Du beschreibst das Problem vollkommen korrekt - das Schließ-Verhalten der WK ist von der Temperatur abhängig.

Bei einer Außentemperatur von ca. 6°C und darunter, schließt die Wandlerkupplung erst nach 2-3 km - egal in welchem Gang man fährt.

Wenn ich morgens vom Haus wegfare, geht es zum Glück leicht bergab und nach 2 km leicht bergauf. Bis dahin hat die WK

meistens schon zugemacht, sodass die Drehzahl bei kaltem Motor nicht über 2000 rpm geht.

Ganz selten muss ich aber in die andere Richtung fahren .....

Das ist eine absolute Katastrophe!!! Der eiskalte Motor muss Richtung 4000 rpm geprügelt werden, damit ich die Steigung mit

11-14% hochkomme. Das tut mir so weh! Von hinten geben mir die Polo-Fahrer immer Lichthupe - total blamabel.

Ich habe das Thema schon bei verschiedenen Kundendienstleitern von VW angesprochen und um Abhilfe gebeten, aber die

zucken nur mit den Schultern 🙄 und sagen, dass sie keine Zugriffsmöglichkeit auf die Getriebesteuerung hätten.

Das mag sein, weil VW ein AISIN-Getriebe einbaut anstatt eines ZF-Automaten - dort gäbe es das Problem gar nicht, bzw. es wäre mittlerweile gelöst.

Kennt jemand eine Tuner-Werkstatt, die die Steuergeräte auslesen kann? Die Chiptuner kriechen ja oft bis in die letzte

Software-Ecke. Und ich bin mir fast sicher, dass es sich nur um 1 oder 2 Parameter im Setting handelt.

Bin gespannt, ob jemand die passende Lösung für dieses Problem hat. Würde mich sehr darüber freuen .... und der Büffel auch.

Viele Grüße

Bernd

---

### **Beitrag von „PeRo“ vom 20. Dezember 2019 um 19:26**

Hallo Bernd,

ich habe meinen Touareg im Frühjahr 2017 verkauft und kann leider nichts mehr beitragen. Als Zugfahrzeug vermisse ich ihn in manchen Fällen schon...

Dir allzeit gute Fahrt und trotz solcher „Marotten“ viel Spaß mit deinem Wagen.

Viele Grüße

Peter

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 22. Dezember 2019 um 14:33**

### [Zitat von Büffel135](#)

Das ist eine absolute Katastrophe!!! Der eiskalte Motor muss Richtung 4000 rpm geprügelt werden, damit ich die Steigung mit 11-14% hochkomme. Das tut mir so weh! Von hinten geben mir die Polo-Fahrer immer Lichthupe - total blamabel.

Das mag sein, weil VW ein AISIN-Getriebe einbaut anstatt eines ZF-Automaten - dort gäbe es das Problem gar nicht, bzw. es wäre mittlerweile gelöst.

Ich habe die gleiche Auto-Getriebe-Kombination, aber sowas ist mir noch nie passiert. Prinzipiell aber wird die Strategie gefahren den Motor möglichst schnell auf Betriebstemperatur zu bringen (dazu gehört eben am Anfang eine höhere Drehzahl dazu) und noch wichtiger den Abgasstrang auf Temperatur zu bringen, damit die Abgase auch gereinigt werden können und somit der Motor die Abgasnorm erfüllen kann.

Es hat auch nichts mit dem hier genannten "minderwertigen" Getriebe von Aisin zu tun. Ich fahre auch öfters mit verschiedenen Leihautos mit ZF-Automaten, da wären mir jetzt nicht wirklich große Unterschiede aufgefallen.

MfG

Hannes