

# Automatik Getriebe

**Beitrag von „Sascha-1977“ vom 16. Januar 2015 um 11:58**

Hallo zusammen,

zugegebener Weise ich hatte bisher noch nie ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe. Daher dazu eine ggf. nicht ganz so wichtige Frage dennoch würde ich das gerne wissen.

Wie verhalte ich mich am besten wenn ich z.B. an der Ampel lange stehen muss? Bleibt der Wählhebel der Automatik auf D, oder stelle ich auf N um....?

Ist bei längerem Warten nicht die Umstellung auf N besser? Denn ersten zeigt die Momentananzeige weniger Verbrauch an...und geht das Verbleiben auf D nicht auf die Haltbarkeit der Kupplung/Getriebe?

Über ein wenig Feedback würde ich mich freuen....

Grüße  
Sascha

---

**Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. Januar 2015 um 12:09**

Wenn du einen T2 hast, dann hat der sowieso eine Start-Stop-Automatik, von daher wird alles abgeschaltet. Bei den sonstigen kurzen Stops würde ich den Hebel einfach auf D lassen, schaden tut das dem Getriebe nicht.

MfG  
Hannes

---

**Beitrag von „windstar“ vom 16. Januar 2015 um 12:44**

Automatik an der Ampel immer auf "D" lassen auch wenn sich durch das geringere Schleppmoment in "N" ein kaum messbarer Minderverbrauch ergäbe.

Du tust Deinem Getriebe nichts Gutes wenn Du es jedes mal zwingst die Kupplungen und Bremsen zu schließen wenn Du von "N" wieder nach "D" schaltest.

---

### **Beitrag von „Sascha-1977“ vom 16. Januar 2015 um 13:15**

Hallo zusammen,

danke erstmal. Von persönlichen Gefühl hätte ich gedacht, dass umschalten auf N dem Getriebe hilft und nicht wie geschildert schadet! Damit hätte ich nicht gerechnet...der Minderverbrauch steht dabei nicht im Vordergrund. Wie auch...sonst wäre die Wahl sicher nicht auf einen SUV gefallen.

Und btw. ich habe einen T2 allerdings ohne Start-Stop Automatik da diese beim V8 nicht verbaut wurde...zumindest bisher.

Grüße  
Sascha

---

### **Beitrag von „Castro67“ vom 16. Januar 2015 um 23:20**

Die Kupplung eines Wandlergetriebes schließt Erst bei annähernd gleicher Drehzahl von Pumpenrad und Turbinenrad. Das ist erst bei konstanter Vorwärtsbewegung der Fall. Im Stand schließt sie nie, egal welche Stufe eingelegt ist.

---

### **Beitrag von „Matze 1992“ vom 4. Juni 2015 um 20:35**

Hi,

hat jemad von eich schonmal Probleme gehabt mit dem 8 gang DSG im neueren Touareg?

bin auf der suche nach einer guten Zugmaschinen für einen 3,5 Tonnen anhängen.  
wie schätzt ihr das Getriebe und die Haltbarkeit im Anhängerbetrieb ein ?  
wie sieht es mit Verschleiß aus? hatte schon jemand mit dem DSG Probleme

hoffe ihr schreibt viel 😄

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Juni 2015 um 20:41**

[Zitat von Matze 1992](#)

Hi,

hat jemad von eich schonmal Probleme gehabt mit dem 8 gang DSG im neueren Touareg?

Nein noch niemand, denn es gibt keinen Touareg mit DSG... 😄

Alle Touaregs mit Automatikgetriebe hatten schon immer eine Wandlerautomatik!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Matze 1992“ vom 4. Juni 2015 um 21:08**

Ich meine auch die neue Generation also Bj, 2011

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Juni 2015 um 21:21**

[Zitat von Matze 1992](#)

Ich meine auch die neue Generation also Bj, 2011

Der hat ebenfalls kein DSG, hab ich ja schon geschrieben.

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 4. Juni 2015 um 21:47**

[Zitat von Hannes H.](#)

Der hat ebenfalls kein DSG, hab ich ja schon geschrieben.

Hallo Hannes,  
hoffst Du, dass Dein "gezicke" dem Fragesteller weiter hilft?

Gruß

---

### **Beitrag von „Matze 1992“ vom 4. Juni 2015 um 21:50**

Warum heißt es dann DSG??

Was kannst du mir über das eingebaute getriebe sagen? Haltbarkeit bei Hänger Betrieb usw.

---

### **Beitrag von „Sittingbull“ vom 4. Juni 2015 um 22:01**

[Zitat von Matze 1992](#)

Warum heißt es dann DSG??

Hallo Matze 1992,

der Touareg hat eine 6 bzw. 8 Gang Automatik mit Tiptronic, also kein Direktschalt-Getriebe :p

Grüße von Stephan 

---

## Beitrag von „Matze 1992“ vom 4. Juni 2015 um 22:05

### [Zitat von Sittingbull](#)

Hallo Matze 1992,

der Touareg hat eine 6 bzw. 8 Gang Automatik mit Tiptronic, also kein Direktschalt-Getriebe :p

Grüße von Stephan 

Erklärung Mit Laie mal genau die Unterschiede und vor bzw. Nachteile

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Juni 2015 um 22:13

### [Zitat von Matze 1992](#)

Erklärung Mit Laie mal genau die Unterschiede und vor bzw. Nachteile

Kurz gesagt so:

Ein DSG ist ein Doppelkupplungsgetriebe (je nach Ausführung mit 2 Trockkupplungen bzw. Naßkupplungen), das aber sonst technisch gleich aufgebaut ist wie ein normales Schaltgetriebe. Auf Grund der 2 Kupplungen ist aber immer schon ein Gang vorgewählt, d.h. es schaltet damit ultraschnell.

Eine Wandlerautomatik verfügt über einen verschleißfreien Drehmomentwandler und hat dahinter Planetensätze die die verschiedenen Übersetzungen realisieren. Hier liegt der Vorteil, dass beim Rangieren keine Kupplung verschleifen kann, aber eben auch den Nachteil, dass es im Wandlerbetrieb weniger effizient arbeitet und somit mehr Treibstoff verbraucht. Um das zu vermeiden hat jede Wandlerautomatik eine Wandlerbrückung, somit wird der Wandler nur mehr

zum Anfahren verwendet, im Fahrbetrieb geht dann die Kraft ohne Verluste gleich ins Getriebe.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „Sascha-1977“ vom 5. Juni 2015 um 10:52**

Hallo zusammen,

ggf. kann man zu den bisherigen Ausführungen noch ergänzen, dass DSG Getriebe für schwere Hänger eher ungeeignet sind. Hingegen eine Wandlerautomatik für einen Anhänger sehr geeignet ist. Ich würde mit meinem Verständnis sogar behaupten die optimale Wahl für den Hungerbetrieb ist.

Ich selber fahre auch sehr oft mit doch schweren Hängern...i.d.R. 2000kg.

Meine bisherige Erfahrung mit dem Touareg ist sehr positiv. Bisher einziger Nachteil: Das Inspektionsintervall fällt beim Hängerbetrieb sehr sehr schnell. Das hatte ich bisher bei keinem Auto so drastisch. etwa 1000km Hängerbetrieb kosten etwa 2000km im Inspektionsintervall.

Grüße  
Sascha

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Juni 2015 um 11:22**

#### [Zitat von Sascha-1977](#)

Meine bisherige Erfahrung mit dem Touareg ist sehr positiv. Bisher einziger Nachteil: Das Inspektionsintervall fällt beim Hängerbetrieb sehr sehr schnell. Das hatte ich bisher bei keinem Auto so drastisch. etwa 1000km Hängerbetrieb kosten etwa 2000km im Inspektionsintervall.

Ich habe auch oft einen Anhänger mit über 3000kg am Haken, geht echt perfekt, vor allem das Rangieren mit dem Low Range ist ein Gedicht!

Ich habe bis jetzt aber keine Reduzierung des Serviceintervalls bemerkt, bei mir leuchtet das erst nach 30tkm auf. Ich fahre jedoch auch nicht schneller als die in Österreich erlaubten 80kmh (also Tacho 90).

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „coala“ vom 5. Juni 2015 um 11:48**

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Ich habe bis jetzt aber keine Reduzierung des Serviceintervalls bemerkt, bei mir leuchtet das erst nach 30tkm auf. [...]

Servus,

und wieder mal: Hier geht's um den **T II** - und da sieht das nun mal anders aus!

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Juni 2015 um 12:09**

[Zitat von coala](#)

und wieder mal: Hier geht's um den **T II** - und da sieht das nun mal anders aus!

Ok sorry, habe darauf nicht geschaut.

MfG

Hannes