

Selbständiges Beschleunigen im Schiebetrieb

Beitrag von „TT5“ vom 9. Februar 2016 um 09:08

Liebe Touareg-Freunde,

mit meinem Touareg 3.0 tdi, EZ 2014 habe ich folgendes Problem:

Bergab im Schiebetrieb (Fuß vom Gas), Automatikgetriebe auf Handschaltung, 2. Gang, wird das Fahrzeug bei ausreichendem Gefälle, wie jedes Auto, langsam schneller. Erreicht die Motordrehzahl 2.000 U/min, gibt das Fahrzeug kurz Gas, ohne dass das Gaspedal betätigt wird, um dann wieder in den Schiebetrieb überzugehen. Das Fahrzeug beschleunigt dabei selbständig und zügig um etwa 40%. Ich halte dieses Fahrverhalten für sicherheitsgefährdend, da das Auto bei Passfahrten selbständig Gas gibt und stark beschleunigt, auch in Kurven oder Serpentina. Auf rutschiger Fahrbahn ist dieses Verhalten bei einer zulässigen Anhängelast von 3,5 t m.E. hochgradig gefährlich. Der Hersteller erklärte mir nach einer Probefahrt schriftlich, das Verhalten sei bei der gesamten Serie so und man könne das Fahrzeug mit der Betriebsbremse wieder verzögern.

Wörtlich erklärte VW: *„Wenn die Hangabtriebskraft grösser ist als das Motor-Bremsmoment, beschleunigt ein Fahrzeug auch ohne aktiv das Gaspedal zu betätigen. Aufgrund einer Komfortsteigerung wird in solchen Fällen die Motordrehzahl in einem gewissen Drehzahlbereich angehoben um ein möglichst komfortables Rollen zu ermöglichen. Diese Drehzahlerhöhung kann durch ein manuelles Nutzen der Betriebsbremse oder ein Aktivieren des Bergabfahrassistenten verhindert werden. Dieses Verhalten stellt somit keinen Mangel im Sinne der Gewährleistung dar und entspricht dem der Technik fuer vergleichbare Fahrzeuge dieses Typs.“*

In der Praxis bedeutet dies, dass man im 2. Gang ausschließlich bremsend bergab fahren kann, was das mit Komfort zu tun haben soll erschließt sich mir nicht.

Nach Einschaltung des ADAC erhielt ich über diesen nunmehr vom Konzern folgende Auskunft: *"Das unten beschriebene Verhalten ist wahrscheinlich damit begründet, dass ein drehzahlerhöhender Eingriff aktiv ist, um den Wandler im Schub (2.Gang Tiptronic) schließen zu können. Dieser drehzahlerhöhende Eingriff für das Schließen des Wandlers im Schubbetrieb ist aus Kupplungsschutzgründen notwendig. Anmerkung: Diese Funktion ist schon seit Jahren aktiv und führte noch zu keinen uns bekannten Beanstandungen."*

Meine Fragen an Euch:

- Bin ich tatsächlich der einzige, der bergabfährt?
- Bin ich der einzige, den das nervt?
- Oder tritt das Phänomen doch nur bei meinem Touareg auf? Allerdings meinte mein Vertragshändler, der Q7 hätte das auch.

Eine Resonanz wäre wichtig für mich, da ich eine Beschwerde wegen Sicherheitsmängeln beim Kraftfahrtbundesamt erwäge.

Vielen Dank, TT5

Beitrag von „PeRo“ vom 9. Februar 2016 um 21:04

Hallo TT5,

ich habe dieses Verhalten bei meinem Wagen (MJ 13) auch schon bemerkt und als störend, aber nicht sicherheitskritisch empfunden.

Zumal es nur sporadisch und nicht gezielt reproduzierbar auftritt.

Gruß

Peter

Beitrag von „TT5“ vom 10. Februar 2016 um 09:22

Hallo Peter,

vielen Dank für die Rückmeldung. Bei mir ist das zu 100% reproduzierbar, egal ob kalt oder warm, sehr steil oder nur steil: immer bei 2.000 U/min im zweiten Gang gibt er Gas. Dann bremst man wieder runter und wenn dann wieder 2.000 U/min erreicht sind Im Alltag ist das eigentlich nicht zu merken. Ich bin aber viel im Gebirge unterwegs, dort ist das mehr als lästig, es ist eigentlich genau das Tempo, in welchen man Serpentinafen fährt. Und genau da gebe ich bergab bei Regen oder Schnee lieber selbst Gas. Auch den Forstweg von meiner Berghütte kann ich eigentlich nur auf der Bremse bzw. mit der Bergabfahrhilfe (die ja auch nur bremst) fahren, das ist ein Witz. Hatte früher einen Allroad 3.0 tdi, dem waren diese Zicken völlig fremd.

Grüße, Jörg

Beitrag von „macko“ vom 10. Februar 2016 um 11:27

Servus Jörg,
hast Du eigentlich Terrain Tech?

Gruss
Marco

Beitrag von „TT5“ vom 10. Februar 2016 um 12:01

Hallo Marco,
ja ist alles drin.
Grüße, Jörg

Beitrag von „coala“ vom 10. Februar 2016 um 12:16

Servus Jörg,

interessantes Phänomen - das ich bislang noch nicht bemerkte. Marco und ich fahren ebenfalls die Versionen mit TT, er das Vor-FL, ich das Facelift. Ich werde das heute Nachmittag mal versuchen nachzustellen, wenn ich unterwegs bin. Bin schon gespannt und melde mich später nochmal...

Grüße
Robert

Beitrag von „macko“ vom 10. Februar 2016 um 14:04

Hi,
also ich hab das vor Monaten auch schon mal festgestellt, zwar komfortbeeinträchtigt, aber

ich hab es nicht

als gefährlich empfunden. Ich werde das aber später auch noch mal bewusst testen.

Bei der Abfahrt von unserer Berghütte fahre ich nur wenig mehr als Standgas im 2. oder 3. Gang Untersetzung...

Gruss

Marco

Beitrag von „macko“ vom 10. Februar 2016 um 18:05

Hallo nochmal,

hab vorhin mal etwas durchgetestet. Das Phänomen ist jederzeit reproduzierbar.

Es wird bei 2000 Umdrehungen kurz Gas gegeben, damit die Wandlerkupplung schließen kann. ABER eine effektive Beschleunigung findet nicht statt, eher so zu vergleichen, dass das derzeitige Bremsmoment wegfällt.

Für mich wäre das keinesfalls ein Grund zur Reklamation oder einer Beschwerde beim KBA.

Gruss

Marco

Beitrag von „TT5“ vom 10. Februar 2016 um 18:37

Hallo Marco,

das kann ich nicht so bestätigen. Bei mir endet der Gasschub - je nach Gefälle - bei etwa 2.800 U/min, d.h. das Fahrzeug beschleunigt um etwa 40 %, was ich bergab im Schiebetrieb am Kurveneingang nicht brauchen kann und was immer wieder einen aktiven Bremsengriff erfordert. Wie es sich bei Glätte in der Kurve anfühlt, wenn der Hänger kurz aus der Bremse gezogen wird, habe ich noch nicht probiert.

Ich stimme Dir zu, im Alltag nicht weiter relevant, im Gebirge bei langen Bergabpassagen äußerst nervig. Trotz etwas divergierender Bewertungen: danke für die den Test und die Antwort.

Grüße, Jörg

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 10. Februar 2016 um 23:07

Hi!

Gleiches Verhalten hat unser Dicker auch aber ganz ehrlich: Wofür zur Hölle hat VW da ne Bremse eingebaut. 🤔

Die sollte man ab und an mal betätigen sonst rostet die fest. Der Bergabfahrassistent geht nur bei Stellung Offroad und somit finde ich dies dann hochgradig gefährlich, da nicht nur der Assistent aktiviert ist sondern auch das ASR, ABS und die Gaspedalkennlinie deutlich verändert sind.

Als Mangel würde ich dies nicht bezeichnen, sondern ist nunmal bei einer Wandlerautomatik so.

LG

Manu

PS: Was fahrt ihr für ein Gefälle oder Serpentina wenn man den zweiten manuell bei 2000rpm braucht? 🤔

Beitrag von „TT5“ vom 11. Februar 2016 um 08:07

Guten Morgen Manu,

vielen Dank für die Rückmeldung. Zumindest weiß ich nunmehr aus den Rückmeldungen, dass das Verhalten Serienstandard ist. Dass dies bei einer Wandlerautomatik so sein muss sehe ich nicht so, der Allroad hat dies bei gleichem Motor aber anderem Getriebe nicht. Funktion und Bedienung der Betriebsbremse sind mir bekannt, ich bin aber der Meinung, dass die Grundidee dieser nicht darin besteht, unerwünschtes und selbstständiges Beschleunigen eines Fahrzeugs einzufangen.

Grüße, Jörg

Beitrag von „macko“ vom 11. Februar 2016 um 12:45

Servus Jörg,

mich kann Deinen Unmut schon verstehen, wenn er da wirklich bis 2800 1/min beschleunigt.

Bei mir war das glaub ich max bis 2300...

Nicht, dass bei Dir wirklich ein Fehler vorliegt.

Kannst Du mal ein Video dazu einstellen?

Gruss

Marco

[manu](#): Ich denke mal, mit dem Bergabfahrassistenten hat das nix tun, wie reden ja vom normalen Straßenverkehr.

Beitrag von „TT5“ vom 11. Februar 2016 um 13:06

Servus Marco,

bin jetzt erstmal bis Sonntag unterwegs, werde das aber mit dem Video mal versuchen.

Grüße, Jörg

Beitrag von „coala“ vom 11. Februar 2016 um 16:23

Servus zusammen,

so, jetzt habe ich das auch getestet. Verhält sich bei meinem Fzg. (BJ 07/15) im Grunde genauso. Bei 2.000 schließt die WÜK und es wird etwas hierzu "Zwischengas" gegeben, so bis ca. 2.500 UPM. Die Drehzahldifferenzen unserer Fahrzeuge hängen wohl am ehesten mit der Steilheit des Gefälles zusammen 😊 Die Zeit, die abläuft um die WÜK zu schließen, die wird ja konstant sein. Geht es steiler bergab, beschleunigt das Fahrzeug halt auch zügiger und damit muss die Drehzahl auch nach oben hin angepasst werden, um ruckfrei einzukuppeln.

Ist zwar etwas merkwürdig, als Sicherheitsrisiko würde ich das aber nicht bezeichnen wollen. Mir ist da vorher nie aufgefallen, in nun rund 4 Jahren mit den 7Ps, weil ich die manuelle Schaltkulisse im Prinzip nie benutze. Ich bin der Meinung, man braucht sie auch (auf der Straße und in mäßigen Gelände) nicht. Fährst du bergab und hast einmal auf die gewünschte

Geschwindigkeit abgebremst, dann erfolgt durch die Bergabfahrererkennung sowieso kein Gangwechsel - weder nach oben noch nach unten - es sei denn, der Motor würde überdreht oder alternativ unter ca. 1.100 UPM fallen. Insofern sehe ich den Sinn nicht recht, manuell in die zweite Fahrstufe zu schalten, wobei das natürlich auch mit der individuellen Nutzung zu betrachten ist.

Sofern ich das in meinen kurzen Versuchen vorhin beobachten konnte, ist das von Jörg beschriebene Verhalten auch ein sozusagen einmaliges. Ist der Wandler einmal geschlossen, dann tritt das nicht noch einmal auf, es sei denn, man senkt die Drehzahl erneut relativ weit ab. Ich persönlich kann mir aber kaum vorstellen, dass dieses Verhalten vom KBA beanstandet und gerügt würde.

Grüße
Robert

Beitrag von „Franks“ vom 11. Februar 2016 um 16:45

[Zitat von coala](#)

...ist das von Jörg beschriebene Verhalten auch ein sozusagen einmaliges. Ist der Wandler einmal geschlossen, dann tritt das nicht noch einmal auf, es sei denn, man senkt die Drehzahl erneut relativ weit ab....

[Zitat von TT5](#)

...es ist eigentlich genau das Tempo, in welchen man Serpentina anfährt....

auch wenn es hier keine Berge gibt und ich nicht aus eigener Erfahrung sprechen kann, kann ich mir schon gut vorstellen, dass dieser Effekt eben nicht einmalig ist sondern sich - wenn denn die Strasse passt - ständig wiederholt. Vermutlich würde mich ein solches Verhalten auch stören - bis ich die genauen technischen Hintergründe verstanden habe.

Gruss
frank

Beitrag von „coala“ vom 11. Februar 2016 um 18:11

Zitat von FrankS

[...] bis ich die genauen technischen Hintergründe verstanden habe. [...]

Der technische Hintergrund ist schlichtweg der, dass anfangs die WÜK bei geringer Drehzahl und Geschwindigkeit offen ist, das Fahrzeug dann bergab ab einer gewissen Straßenneigung schneller wird und irgendwann (bei vorgesehener Drehzahl), die Motordrehzahl angehoben werden muss um einen ruckfreien Kraftschluss herzustellen. Den Motor über die WÜK hochzudrehen ist keine gute Idee, dafür ist sie nicht ausgelegt. Auch beim normalen herunterschalten im regulären Fahrbetrieb wird die Drehzahl über automatisches Zwischengas angepasst. Nur fällt es da nicht bewusst auf und auch die Ausgangssituation ist dort eine andere... 😊

Grüße
Robert

Beitrag von „FrankS“ vom 12. Februar 2016 um 14:12

Ja genau, das hatte ich schon weiter oben verstanden. Ich wollte damit nur sagen, dass ich grundsätzlich irgendwelches Verhalten (technisch, menschlich) besser akzeptieren kann wenn ich die Hintergründe so genau wie möglich verstehe

Gruss

frank

Beitrag von „TT5“ vom 23. Februar 2016 um 18:58

Hi Robert, Marco, Frank,

besten Dank nochmals für Eure Antworten und sorry für die späte Antwort - war seit meiner letzten Antwort dauernd unterwegs. Zumindest weiß ich jetzt, dass ich besten Serienstandard habe. Noch ein kleiner Nachtrag: bei -10°C und kaltem Motor schließt der Wandler bei 1.800

U/min und wegen des höheren Schlepptoments bei Kälte fällt es weniger auf. Nicht ganz klar ist mir, was Du, Robert, mit Bergabfahrererkennung meinst. Habe ich da was übersehen?

Grüße, Jörg

Sorry, zweiter Versuch, Sitzung war abgelaufen

Beitrag von „coala“ vom 24. Februar 2016 um 10:09

Zitat von TT5

[...] Nicht ganz klar ist mir, was Du, Robert, mit Bergabfahrererkennung meinst. Habe ich da was übersehen? [...]

Servus Jörg,

Bergab- und Bergauffahrten beeinflussen (ebenso wie der Beladungszustand des Fahrzeugs, die aktuelle Fahrweise oder das Ziehen eines Anhängers...) das Schaltverhalten. Die Bergabfahrererkennung sorgt dafür, dass nicht (ungewünscht) in einen höheren Gang geschaltet wird. Fährst du bergab und bremst für mehr als nur einen kleinen Augenblick, unterstützt das Automatikgetriebe den Bremsvorgang durch selbsttätiges zurückschalten in einen kleineren Gang - und der wird dann auch solange beibehalten (auch wenn du den Fuß vom Bremspedal nimmst), bis du wieder aktiv Gas gibst, oder das Gefälle flacher wird und allmählich in die Ebene übergeht. Das erspart das manuelle Schalten und schont nebenbei auch die Bremsbeläge. Beim Facelift ist es dazu noch so, dass die Freilauf-Funktion ab einem bestimmten Gefälle nicht mehr aktiviert wird um ein ungewolltes Beschleunigen des Fahrzeugs bei Bergabfahrten zu vermeiden.

Bergauf ist das ähnlich, hier werden - je nach Fahrsituation und Steigung - Gangwechsel nach oben vermeiden wenn du kurz vom Gas gehst, damit nicht ständig beim nächsten Beschleunigungswunsch zurückgeschaltet werden muss. Es gibt noch ein paar andere Parameter (z.B. die Querschleunigung), die in die Getriebesteuerung einfließen, aber das würde jetzt den Rahmen etwas sprengen und war ja auch nicht deine Frage.

Realisiert wird die Bergabfahrererkennung (und natürlich auch das Bergauf-Gegenstück, sowie die Erkennung des Beladungszustandes) über den Längsbeschleunigungssensor und den Abgleich diverser anderer Werte wie Gaspedalstellung, Bremsdruck, Raddrehzahl (hier noch abnehmend oder zunehmend und in welchem Grad).

Grüße
Robert