

5 gang knallt rein

Beitrag von „frettchenmann“ vom 27. Oktober 2017 um 20:47

hallo,

ich habe mir diese woche einen touareg 1 12/05 gegönnt V6 3.0 tdi gegönnet mit 136tkm. das auto steht in einem 1a zustand da, und gleich wirklich beinahe einen neuwagen.

er springt einwandfrei an, raucht nicht, und es ist augenscheinlich motortechnisch alles in bester ordnung

die freude war natürlich riesig und auch nachdem ich die letzten 10 jahre nur mistkübeln gefahren bin, um so mehr.

tja. leider WAR die freunde riesig.

der 5 gang knallt hin und wieder richtig derb rein, sodass ein ganzer ruck durch den antriebsstrang geht.

Das macht die sache natürlich unangenehm und trübt das ganze.

das passiert aber exakt am tag genau 1 mal für 15 min, dann ist wieder ruhe

Ich will den Verkäufer jetzt nichts unterstellen, aber ich denke er hat den mangel gewusst und absichtlich verschwiegen.

nun ja. an was könnte das liegen? hab schon mal google und die suche gequält und einige tipps zusammengetragen.

Zu meiner Person, ich heiße michael, bin beinahe 32 und blicke auf eine lange schrauberkarriere zurück.

Ich habe schon einige motorschäden in meiner garage am auto, sowohl auch am motorrad gerichtet, und scheue auch sonst nicht vorm selbstschrauben.

Für eure tipps wäre ich dankbar.

edit: ich habe alle rechnungen vom vorbesitzer mitbekommen.

2016 wurden atf wanne sowie atf(öl?) ersetzt. kosten ~250 €

dürfte genau aus dem grund erfolgt sein.

Beitrag von „mark1“ vom 27. Oktober 2017 um 22:11

Ein Getriebeölwechsel bei über 100.000 km ist in jedem Fall sinnvoll, das muss erst mal nichts bedeuten...

Meines Wissens gibt es zwei bekannte Probleme am Vor-FL:

1. hydraulische Steuerelemente im Getriebe klemmen (findest Du unter dem Stichwort: "Schieberkasten")
2. elektrische Probleme : Öl sickert wegen einer Undichtigkeit des Getriebeanschlussteckers durch das Innere des Kabels hoch und führt zu Kurzschlüssen/ Störungen im Steuersignal...

schau mal hier : <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...=schieberkasten>

Gruss

Mark

Beitrag von „frettchenmann“ vom 27. Oktober 2017 um 22:17

das mit dem stecker wird ich morgen mal checken.

kann man den schieberkasten überholen lassen?

Beitrag von „mark1“ vom 27. Oktober 2017 um 22:21

Es gibt ihn zumindestens nur komplett als Ersatzteil (oh Wunder...), ob man überholungstechnisch was machen kann, weiss ich nicht genau... Du findest aber etliche Diskussionsbeiträge hier im Forum..

Gruss

Mark

P.S.: Das Kabelproblem ist IM Kabel...

Beitrag von „frettchenmann“ vom 27. Oktober 2017 um 22:55

Hmmm... Ok. Ich geh lieber mal systematisch vor. Werrde mal öl und filter wechseln. Welche plörre + filter gehören rein? Hätter gerne was vom freien ersatzteilmarkt.

A) billiger

B) anscheinend funktioniert das atf öl vom vw händler ja nicht 😊

Edit. Wie ist denn die getriebebezeichnung, die ich verbaut habe?

Beitrag von „Thotti“ vom 28. Oktober 2017 um 08:23

Ein Ölwechsel allein hilft Dir nicht allzu viel.

Geb den Wagen zum Getriebespülen, nur dann kommt wirklich der ganze Dreck aus dem Getriebe und danach wirst Du dich wundern, wie butterweich er schaltet (sofern der Schieberkasten keine Macke hat).

Beitrag von „frettchenmann“ vom 28. Oktober 2017 um 08:27

hallo totti.

natürlich noch besser. gibt's dafür eine Anleitung?

ich stelle prinzipiell meine Autos nicht in eine Werkstatt.

hab eine voll ausgestattete Garage/Werkstatt zuhause.

Wo kann ich mir ein WHB besorgen?

edit:

muss leider mal auf ein nachbarforum verlinken. aber dort hats einer gemacht... ließt sich ja gar nicht so tragisch

<https://www.motor-talk.de/forum/automati...tlistJumpMarker>

Beitrag von „Jetta993“ vom 28. Oktober 2017 um 12:29

Hallo

Ich hatte das gleiche Problem, bei mir war es der Schieberkasten.

Das zu reparieren ist ziemlich simpel. Getriebeöl raus, Öldeckel runter dann siehst du eh schon den Schieberkasten.

Ich glaub 1300€ hat das Teil gekostet und knapp um die 100€ das Getriebeöl mit Filter.

Und dann halt fahren zum einlernen.

schöne Grüße

Beitrag von „frettchenmann“ vom 28. Oktober 2017 um 14:13

ok 1300 für ein neuteil ist schon heftig. wenn ich sowieso eines mal brauchen sollte, kann ich ja das alte mal zerlegen und schauen was sache ist.

hat jemand einen defekten herumliegen den er mir zum reinsehen vermachen würde?

prinzipiell passiert bei meinem irgendwie 2-3 mal bei 100km fahrt... sehr komisch.

oder ich werde mal das getriebe spühlen und abwarten...

Beitrag von „Thotti“ vom 28. Oktober 2017 um 15:04

Naja, google mal nach Getriebespülung.

Das wirst Du kaum alleine hinbekommen, dafür braucht's ein kleines Spezialmaschinchen.

Oder suche mal im Netz nach "Tim Eckhardt"....

Beitrag von „frettchenmann“ vom 28. Oktober 2017 um 19:29

heute hat er es den ganzen tag nicht gemacht...

Beitrag von „Jetta993“ vom 28. Oktober 2017 um 20:07

Das kann wochenlang weg sein . Bin auch mit dem Anhänger unterwegs gewesen mal war es dann wieder nicht. Nach dem Getriebeölwechsel dachte ich auch es ist weg und dann war es wieder da.

Die Ventile gibt es sporadisch um kleines Geld in der Bucht , weiss aber nicht ob man das reparieren kann.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 28. Oktober 2017 um 20:10

jetzt wirds interessant. hast du mal dazu einen link?

mein gedanke ist, was hab ich denn zu verlieren, ausser kleines geld?

wenn ichs nicht schaffe, muss ich sowieso den kack schieberkasten um riesengeld kaufen 😊

Beitrag von „frettchenmann“ vom 1. November 2017 um 22:09

nachdem ich jetzt mal intensiver mit dem problem beschäftigt habe, hab ich den weg gefunden, wie man diese "ominösen" adaptionswerte aus dem getriebe löscht.

also zündung ein, gas pedal voll durchtreten, 5 sekunden halten und zündung aus... und dann eine runde fahren

und das hat wirklich wunder gewirkt. hat man vorher einen merklichen ruck beim schalten 3 auf 4 auf 5 gemerkt, werden jetzt die gänge butterweich wie zwischen allen anderen gängen auch gewechselt...

ich bin dem ganzen prinzipiell skeptisch eingestellt, und halte anlernwerte für humbug.



nichts desto trotz bin ich jetzt zufrieden, und ich hoffe das bleibt auch so...

hab noch mehrere kfz denen ich mich widmen muss.

trotzdem allen ein danke fürs mitlesen und schreiben

grüße

Beitrag von „Michael M.“ vom 2. November 2017 um 14:20

Geile Sache, hatte eigentlich keine Probleme mit dem Getriebe, nur von 4 auf 5 war es ein wenig hart, hatte mich aber bisher nicht gestört. Hab den Memoryreset durchgeführt und siehe da, er schaltet jetzt alle Stufen sauber und sanft durch. Toller Tipp.  

Beitrag von „Divetwins“ vom 27. November 2017 um 17:25

Jungs schaut euch unbedingt die 3 Stecker am Getriebe an. Bei mir waren die auch verölt.

Beitrag von „Divetwins“ vom 13. Dezember 2017 um 15:21

Hat jemand eine Anleitung wie man eine Adaptionfahrt richtig durchführt und die Adaptionwerte verlässlich löscht? Wer kann ein Software 'Update machen?

Beitrag von „frettchenmann“ vom 16. Dezember 2017 um 21:32

Löschen tust du wie folgt.

- Schlüssel ins schloss, Zündung ein
- gas durch treten, über kickdown
- min 5sekunden warten
- gas durchgetreten lassen, zündung aus
- schlüssel ab
- fuß vom gas
- zündung ein
- adaptionwerte sind gelöscht

Anlernen: einfach fahren

So, da meiner noch hin und wieder mal leicht ruckt, aber keines falls den gang reindrischt, hab ich mich der interesse halber weiter damit beschäftigt.

Da ich ein begnadeter selbst schrauber bin, wär die einfachste möglichkeit die ventile zu tauschen.

Beschrieben wie hier:

<https://m.youtube.com/watch?v=xRoZivkbMTk>

Zu kaufen hier:

<https://www.wolfsburgtuning.com/transmission-s...1sn-tr60sn.html>

Einen ventilkörper um 1200 zu holen wäre keine option, und finde ich preislich dreist.

Ein aufgearbeiteter koster immer noch 699 und gibt bei den amis. Da die alle automatik fahren, dürften die am ehesten damit erfahrung haben. Zu kaufen z.b. unter

<https://revmaxconverters.com/product/09d-tr...ted-valve-body/>

Ich mach derweil mal nichts, weil nur weil er im monat 1 mal unsanft schaltet, wär das mit kanonen auf spatzen geschossen.

Der wagen hat auch erst 140tkm

Wenns schlimmer wird, dann werd ichs natürlich wechseln.

Edit. Das Problem ist jetzt genauer zu definieren und passiert beim kickdown von 5 auf 4, dann ruckts bissle. Gibts auch bei vw einen eigene fehlerbeschreibung.

VcDs hab ich mir auch mal besorgt, und ist ganz nett mal alles zu durchsuchen, aber recht viel zu parametrieren gibts auch ned.

Interessant und warum ichs angeschafft habe, waren die injektoren, mit dem fazit, dass alle injektoren am bks motor jungfreulich sind.

Beitrag von „V8Power“ vom 16. Dezember 2017 um 23:03

[Zitat von frettchenmann](#)

Löschen tust du wie folgt.

- Schlüssel ins schloss, Zündung ein
- gas durch treten, über kickdown
- min 5sekunden warten
- gas durchgetreten lassen, zündung aus

- schlüssel ab
- fuß vom gas
- zündung ein
- adaptionswerte sind gelöscht

Anlernen: einfach fahren.....

Alles anzeigen

Hat bei mir auch wunderbar funktioniert. Nach dem Reset ist es ein völlig neues und super Fahrgefühl, bzw. "Schaltgefühl", gewesen. 🙌

Servus aus LL

Werner

Beitrag von „frettchenmann“ vom 17. Dezember 2017 um 18:25

da mich das ganze doch irgendwie nicht losläßt, bin ich beim stöbern auf folgendes gestoßen

<http://shop.ukrtrans.biz/wp-content/uploads/catalogs/09D.pdf>

da ist eigentlich das komplette getriebe beschrieben. und auch, dass fast alle das motorisierungen das selbe getriebe verbaut haben. aber am besten selber durchschmökern

so, das ganze wird jetzt noch ein bisschen konfuser.

man kann die ventile in ihrem schaltverhalten einstellen

in der bschreibung oben steht als kritischer einstellwert drinnen.

genauer wird aber darauf in der anleitung zum ersetzen der ventile darauf eingegangen :

<http://www.rostratransmission.com/manuals/Form5511A.pdf>

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 07:45

Super Beschreibung. Aber an die Einstellung traue ich mich nicht. Werde bei Gelegenheit die Solenoids tauschen und hoffen.

Mein Auto 2006 3.0l V6 BKS steht ja leider nicht drin. Hoffe das Passt ist ja auch ein 09D Getriebe. DANKE

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 07:48

Ich werde auch mal die magnetventile tauschen. Ist schnell gemacht. erst wenns dann nicht besser wird, kann man immer noch einstellungen vornehmen. aber zuerst mal müssen verschleissteile neugemachr werden.

Steht eh da, dass die ca auf 100k meilen ~160tkm ausgelegt sind

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 08:29

hier ist noch mal eine genaue beschreingung der signalverläufe.

<http://www.rostratransmission.com/aisin-warner-0...ft-controls.php>

ja ich habe auch den v6 3.0 tdi bks

es soll bezüglich des Getriebes keine unterschiede machen.

steht in der Beschreibung aisin/warner dezitiert drinnen, das alle das selbige getriebe haben.

bin gestern unterm Auto gelegen und ist auch als 09d getriebe gelistet

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 10:22

Wäre das hier <https://de.aliexpress.com/store/product/...2813342233.html>
das richtige Teil?

Denke schon. 250 Dollar sind aber auch nicht die Welt für ein neues Teil.

Und hier die Solenoids

<https://de.aliexpress.com/item/TRANS-MAS...e5f1e2af1&tpp=1>

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 10:28

250€ in ein gesamtteil, was weniger kostet als 6 (von 8 Ventilen) ???
ich halte das eher für chinakracher.

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 10:33

Denk ich nicht.

guckste hier ganz gut beschrieben.

<https://de.aliexpress.com/item/TR60SN-09...mStoreLevelAB=0>

Glaubts du nicht der Getriebe Hersteller verkauft in die ganze Welt. Nur in China sind die Teile halt billiger. Gib einfach mal Touareg ein und du bekommst eigentlich alles dort.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 10:51

sehe nicht mehr als wirres gebrochenes deutsch

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 11:01

Das Getriebe wird in Japan hergestellt. Stellst halt auf Englisch um. Da ist es besser beschrieben. Der Translator arbeitet nicht gerade gut aber in Englisch ist es fast Fehlerfrei.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 11:12

hmmm. dazu würd ich aber vorher mal nachsehen, welchen schieberkastentyp du verbaut hast. da gibt's 2 unterschiedliche. neuere und alte Generation.
diese unterscheiden sich im design, nicht aber von den magnetventilen.

der neuere hat anscheinend die drucksensorik nicht mehr, und hat eine geänderte kanalführung.

am besten schau dir die aisin warner Beschreibung dazu im pdf an, irgendwo relativ weit hinten wird genauer darauf eingegangen.

keine Ahnung ob die untereinander kompatibel sind

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 11:21

Wo siehst du das es 2 Verschiedenen 09D Getriebe Versionen gibt? finde da nix.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 11:28

<http://shop.ukrtrans.biz/wp-content/uploads/catalogs/09D.pdf>

seite 111,

nicht unterschiedliche getriebe,
aber unterschiedliche schieberkastendesigns.

wurden irgendwann im jahre 2005 überarbeitete
seite 103 stehts da was

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 11:41

mmmmh. Soweit in der Materie bin ich nicht eingedrungen. Aber da mein Dicker 01/2006 ist denke ich hab das neuere Design.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 11:43

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23185-5-gang-knallt-rein/>

tja. aber da stellt sich die frage wie lange braucht das getriebe von jp nach de... und die unzähligen lagerplätze dazwischen.

und welchen davon haben die burschen nachgebaut?

Beitrag von „Divetwins“ vom 18. Dezember 2017 um 12:00

Also hab bestimmt schon an die 250mal auf Ali Express bestellt. Teile kommen immer zw 14-21 Tage mit Rückverfolgung. Reklamationen sind auch ganz leicht. Wenn ich wüste das das Teil passt bestell ichs.

Beitrag von „mark1“ vom 18. Dezember 2017 um 19:49

[Zitat von frettchenmann](#)

250€ in ein gesamtteil, was weniger kostet als 6 (von 8 Ventilen) ???
ich halte das eher für chinakracher.

Wir sind durch VW und Konsorten ganz einfach an ein falsches "Preisniveau" gewöhnt- absolut scheint mir das nicht zu teuer...

Für meinen Uralt- Mercedes G kaufe ich z.B die Standardersatzteile von namhaften Herstellern (oft Originalhersteller) für einen Bruchteil dessen, was sie in der Werkstatt kosten. Die einzige Frage ist eigentlich, ob das Teil über die verschiedenen Modelle oft genug verkauft worden ist, dass sich die Produktion im Wettbewerb lohnt...

Bsp. Bremszylinder hinten 13 Euro, 1x Bremsscheibe vorne 35 Euro, Bremsbeläge vorn (4fach) 25 Euro...

Geh mal mit den Ideen zu VW...

Gruss
Mark

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 20:50

was die sache nicht ganz einfach macht, ist die tatsache dass es 2 versionen davon nochmals gibt:

<https://de.aliexpress.com/item/TR60SN-09...mStoreLevelAB=5>

<https://de.aliexpress.com/item/TR60SN-09...mStoreLevelAB=5>

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 21:02

und die aussage macht die sache natürlich nochmals konfuser: 😞

Some "09D" transmissions are equipped with two pressure switches that screw into the valve body casting in the locations shown in Figure 10. Both switches are "normally open" switches that connect to ground when pressure exceeds approx. 44 psi and are used to verify valve movement in the valve body assembly.

Pressure Switch 1 (G193) is used to verify activation of the K-1 clutch.

Pressure Switch 2 (G194) is used to verify activation of the B-2 clutch. Therefore, pressure switch 2 is closed in tiptronic mode only, 1st gear. The only other time the B-2 clutch is required is in reverse (R) gear.

Pressure Switch 2 does not close in the reverse position, as reverse is engaged by the manual valve hydraulically.

Note: Pressure switches are used only on some models equipped with the "09D" transmission.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 21:35

so und jetzt hab ich noch einen hammer gefunden

der typ erklärt, dass diese solenoids sich magnetisieren. dadurch ziehen sie magnetspäne ausm öl an und beginnen zu stecken. klingt logisch
an einem 09g (jetta) getriebe

<https://www.youtube.com/watch?v=ITGQCMzm-5U>

und an ähnlich am beetle gretriebe

<https://www.youtube.com/watch?v=gNXsMeAkRxA>

der kollege repariert seine solenoids mit dem set:
billiger gehts wirklich nicht mehr

<https://www.ebay.com/itm/TRANSGO-SK...0tU45oR&vxp=mtr>

<https://www.ebay.com/itm/TRANSGO-SK...0tU45oR&vxp=mtr>

Beitrag von „mark1“ vom 18. Dezember 2017 um 22:22

Sehr beeindruckend- würde ich mir auch zutrauen, wenn man mal den Schieberkasten in der Hand hat...

Ich hoffe nur, dass ich da nie ran muss 😊

Herzlichen Dank für die Einblicke/das KnowHow- das gibts nur im Forum...

Gruss

Mark

Beitrag von „frettchenmann“ vom 18. Dezember 2017 um 22:26

Ich geh das ganze jetzt mal so an.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23185-5-gang-knallt-rein/>

Zuerst tausch ich mit den ersatz solenoids.

Dann hab ich die originalen noch als "backup" und wandern ins regal.

Soll das nichts bringen, kann ich immer noch an den originalen solenoids bzw. am hydraulikkörper

Herum bohren... Die 80€ hab ich dann auch noch für das reperaturkit.

Jo. Bitte immer wieder gern. Hab einen hand zur technik (habe automotive technologie studiert)

Beitrag von „Divetwins“ vom 20. Dezember 2017 um 10:19

Gut

Dann wart ich mal ab ob dein Tausch zum Erfolg führt. Soll nicht heißen das ich den gleichen Fehler hab, aber das Gesamtbild würde sich anbieten die Solenoids auch zu tauschen.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 20. Dezember 2017 um 19:24

Ich werde auf alle fälle berichten.

Hab mir jetzt die da bestellt

<https://m.ebay.de/itm/VW-Audi-Tr...7196?nav=SEARCH>

Haben einen vernünftigen preis und akzeptablen versand. komme insgesamt auf 320€.

Und lübeck automotive parts weckt irgendwie ein "gefühl" von Qualität

Beitrag von „Divetwins“ vom 22. Dezember 2017 um 13:27

Bitte vergiss nicht Fotos machen.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 23. Dezember 2017 um 21:45

Klar, werde eine kurze anleitung schreiben, mit bilder.

Hab jetzt erstmal an allen diffs das öl gewechselt.
Jetzt heißts warten. das zeug kommt von übersee

Beitrag von „frettchenmann“ vom 14. Januar 2018 um 11:54

Ich habs gemacht!
Wie wenn ich ein neues auto habe. Anleitung und bilder folgen

Beitrag von „Divetwins“ vom 15. Januar 2018 um 07:33

Na Glückwunsch.
Fehlt nur die Anleitung. Wo hast du Bestellt?

Beitrag von „Divetwins“ vom 22. Januar 2018 um 07:26

So hab jetzt auch bestellt. Mal sehen ob ich auch einen Erfolg berichten kann.

Beitrag von „Divetwins“ vom 23. Januar 2018 um 11:35

Welches Gewinde hat die Ölkontrollschraube an der Ölwanne. M24 oder M22?

Beitrag von „Divetwins“ vom 1. Februar 2018 um 09:01

So nach Tausch der Ventile leider keine Verbesserung wurde eher schlechter als besser. Werde wohl oder Übel den ganzen Block tauschen müssen. Werde aber vorher noch die Elektr. Durchmessen. Wenn Fertig folgt wider ein Bericht.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 6. Februar 2018 um 12:56

Sorry das ich mich schon länger nicht mehr gemeldet habe,

leider ist das Problem nach anfänglicher Besserung wieder gekommen, liegt wohl daran, dass das getriebe wenn es kalt ist besser schaltet als mit warmen öl.
und das wetter bei uns permanent unter 0 grad war.

wollte aber trotzdem nicht die Flinte ins korn werfen, da der fehler offensichtlich im schieberkasten liegt, da das getriebe wenn es kalt ist gut schalten vermag.
ich habe weiter in der Materie geforscht, und bin auf folgendes gestoßen.

<https://www.ebay.de/itm/TRANSGO-SK...wwAAOSwv0tU45oR>

dazu gibt es folgendes Video:

<https://m.youtube.com/watch?v=To0z1PuhHBk>

ich war bereit die 100€ auch noch zu investieren und an dem schieberkasten herumzubasteln, weil mehr als kaputt kann er ja sowieso nicht mehr werden.

was soll ich sagen. ich hab es eingebaut und bin sehr angenehm überrascht.
das getriebe schaltet seit dem einbau unverändert perfekt.

er schaltet butterweich, mach merkt nicht mal mehr einen gangwechsel
aber lass dir zeit. wie ich den schieberkasten geöffnet habe, hätte mich fast der schlag getroffen, wie viele kleine filigrane teile darin verbaut sind, welche man unachtsam verlieren kann.

ich habe 10h daran gebastelt, und musste ihn 2 mal öffnen, weil ein teil beim ersten mal übrig geblieben ist.

also wenn du eine ruhige Hand hast, und dich auch ans bohren an der adapterplatte rantraust, dann kann ich dir das nur wärmsten empfehlen.

die magnetventile aufzuschleifen kannst du dir sparen, da du schon neue verbaut hast.

am besten machst du es auf 2 tage, und du brauchst ruhige Hand und eine saubere Umgebung.

ebenso würde ich dir raten die schieber hinter den magnetventilen (da wo die magnetventile drinnen stecken) einen nach einander raus zu ziehen und zu reinigen.

einer war extremst verschoddert bei mir. das hatte die folge, das auf einmal der erste gang nicht mehr reinging und nur mehr nach mehrmaligen stellen des automatikhebels auf d eingelegt werden konnte.

ich war anfänglich eher skeptisch, die bunte Verpackung des set's eher nicht vertrauenserweckend ist.

die beigelegte Anleitung ist aber perfekt, und beinhaltet wirklich jedigliche info wie du den schieberkasten auch nach dem auseinanderfallen wieder zusammenbauen kannst.

das Problem warum unsere schieberkasten immer kaputt werden ist, dass das tcc Ventil aus stahl ist und dirket im alugehäuse läuft und es dabei ausarbeitet.

das tolle an den neuen schieberkästen ist, dass das design anscheinend nicht verändert wurde, und diese wieder kaputt werden. ziemlich müll.

desswegen ist das aisin 09d getriebe auch als der größte müll verschrien, wobei wie gesagt, die problemstelle der kack schieberkasten ist.

ich persönlich halte gerade so eine wandlerautomatik wo alles in einer achse verbaut ist extrem genial simpel robust und langlebig.

das kit, beinhaltet dazu eine stahlhülse und ein neues Ventil, was eingebaut wird. somit kann es nicht mehr verschleifen.

sehr simpel und einfach, funktioniert aber genial.

gerade die Cayenne Fahrer am amerikanischen markt verbauen das kit sehr oft, und wenn du kurz Google bemühst, wirst du viele positive Erfahrungen dazu lesen.

ich habs getan, und würds auch jederzeit wieder tun. wie gesagt, er schaltet wieder wie am ersten tag und ich bin seeehr zufrieden.

kein knallen mehr, kein schalten mehr, wie wenn ein fahranfänger mit dem Auto fahren würde.

ebenso ist es essentiell die adaptionswerte anschließend zu löschen, da die Elektronik noch immer mit den alten werten ansonsten weiterarbeitet und die gänge regelrecht reinhämmt.

es steht auch drinnen, dass die Elektronik anschließend 500km braucht um alles neu anzulernen. am anfang hat es noch relativ zaghaft und langsam geschaltet, so flutschen jetzt nur so die gänge durch, und ich kann nach Herzenslust in alle Richtungen schalten und zu jederzeit vollen kickdown geben, egal ob kalt oder warm.

für ca 100€ die beste Investition die ich jemals an dem Auto getätigt habe. einfach schnell mal für nen hunderter schlappe 1200 gespart.

ok, 300 hatte ich gezahlt für die magnetventile und 200 fürs öl. bleibt auf der Habenseite noch immer 600€

wenn du dich nicht drüber traust und auf dein Auto verzichten kannst, kannst du mir auch deinen schieberkasten zusenden.

Beitrag von „Divetwins“ vom 8. Februar 2018 um 17:25

Mach ich vielleicht wen ich Zeit habe. Hab mir jetzt mal in Japan den Schieberkasten neu bestellt- Kostet 250 Dollar. Mal sehen wie es damit läuft. Wenn alles past überhole ich den anderen Schieberkasten vielleicht auch noch.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 25. Februar 2018 um 21:32

Ich meld mich mal wieder zurück, getriebe hält und schaltet noch immer butterweich. Nach dem umbau musste ich noch einmal die anlernwerte löschen und eine adaptionfahrt machen, da direkt nachm umbau tiefstwinterliche Schneeverhältnisse waren, und ich es nicht ordentlich durchführen konnte

Anlernprozess laut dem prozedere durchgeführt

<https://m.youtube.com/watch?v=TntLBtRV1B8>

Beitrag von „Divetwins“ vom 2. März 2018 um 14:49

So werde jetzt auch nochmal dieses Set verbauen. Wenns nix wird kommt endgültig ein neuer Schieberkasten rein.

Beitrag von „Divetwins“ vom 26. März 2018 um 11:12

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23185-5-gang-knallt-rein/>

So. Hab jetzt auch das TransGo Set verbaut. Schaltet butterweich und genau. Super Reparatur Satz. Kann ich jedem nur empfehlen. Endlich wieder normal fahren.
Danke an die Unterstützung.

Beitrag von „Metall66“ vom 1. Mai 2018 um 16:27

Zitat von frettchenmann

wenn du dich nicht drüber traust und auf dein Auto verzichten kannst, kannst du mir auch deinen schieberkasten zusenden.

Hallo Frettchenmann,

wollte mal nach einer kurzen Rückmeldung fragen, ob das Getriebe nach deiner Reparatur immer noch sanft schaltet, wie es mal von VW gedacht war. Wenn ja, wäre es möglich das Doing bei dir unter deiner Anleitung durchzuführen. Ich traue mir das alleine noch nicht ganz zu, bin wohl noch zu klein:p.

Würde dann auch versuchen eine bebilderte Anleitung für den Rest des Forums zu erstellen, damit es die anderen hier bei ihren T-Regs auch durchführen können.

MFG Metall66

Beitrag von „Divetwins“ vom 4. Mai 2018 um 09:28

Mach es einfach. Ist keine Hexerei. Muss nur genau arbeiten.

Bei mir hats nur teilweise geholfen. Wenn das Getriebe schön heiß ist , ist das Problem wieder da. Werde wohl oder übel doch den Schiebekasten erneuern. müssen.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 27. Oktober 2020 um 12:24

so, nach ewiger abstinenz melde ich mich mal wieder zurück

getriebe schaltet eigentlich besser den je.

mir ist vorkommen, dass es mit der zeit die schaltpunkte immer besser werden/wurden.

der alte trecker hat jetzt 200.000km abgspult und darf oderlich lasten ziehen.

beim nächsten service werd ich nicht nur motor, sonder auch getriebeöl wechseln, sowie den schieberkasten auseinander nehmen und reinigen.

ich werde berichten.

zwischenzeitlich war mal das luftfahrwerk defekt (kugelkopf am sensor ausgeklinkt)

sowie einen klimakompressor musste ich erneuen.

alles do it yourself.

jetzt meldet sich gelegentlich der dpf, neuer liegt schon bereit.

irre was VW für oem teile verlangt.

der dpf kostet im nachbau 190€

Beitrag von „simon_75“ vom 9. August 2021 um 10:05

Hallo,

möchte den Thread etwas wiederbeleben - mein T macht auch immer mehr Probleme beim Schalten. Ich habe zwei Effekte, die manchmal, aber nicht immer auftreten:

* Gang knallt rein

* beim Gangwechsel springt die Drehzahl hoch und Vortrieb bleibt aus (fühlt sich an wie Leerlauf)

Klingt das für Euch nach Schieberkasten? Gibt es schon jemanden, der überarbeitete Schieberkästen anbietet?

Muss ich mit Folgeschäden rechnen, wenn ich weiter damit rumfahre?

Gruss

Beitrag von „PetziWu“ vom 9. August 2021 um 11:47

[Zitat von simon_75](#)

Hallo,

möchte den Thread etwas wiederbeleben - mein T macht auch immer mehr Probleme beim Schalten. Ich habe zwei Effekte, die manchmal, aber nicht immer auftreten:

* Gang knallt rein

* beim Gangwechsel springt die Drehzahl hoch und Vortrieb bleibt aus (fühlt sich an wie Leerlauf)

Klingt das für Euch nach Schieberkästen? Gibt es schon jemanden, der überarbeitete Schieberkästen anbietet?

Muss ich mit Folgeschäden rechnen, wenn ich weiter damit rumfahre?

Gruss

Ne überarbeitet Schieberkästen, nien, das sagt mir nichts. sorry.

Beitrag von „PetziWu“ vom 9. August 2021 um 11:47

[Zitat von frettchenmann](#)

so, nach ewiger abstinenz melde ich mich mal wieder zurück

getriebe schaltet eigentlich besser den je.

mir ist vorkommen, dass es mit der zeit die schaltpunkte immer besser werden/wurden.

der alte trecker hat jetzt 200.000km abgspult und darf oderlich lasten ziehen.

beim nächsten service werd ich nicht nur motor, sonder auch getriebeöl wechseln, sowie den schieberkasten auseinander nehmen und reinigen.

ich werde berichten.

zwischenzeitlich war mal das luftfahrwerk defekt (kugelkopf am sensor ausgeklinkt)
sowie einen klimakompressor musste ich erneuern.

alles do it yourself.

jetzt meldet sich gelegentlich der dpf, neuer liegt schon bereit.

irre was VW für oem teile verlangt.

der dpf kostet im nachbau 190€

Alles anzeigen

ist doch eigentlich eine gute Entwicklung.

Beitrag von „frettchenmann“ vom 24. Juli 2022 um 08:02

falls es noch jemanden interessiert. 2 jahre später. und das getriebe des fettsacks läuft immer noch sehr gut. hab jetzt irgendwo um die 240tkm. leider, oder eher besser gesagt gott sei dank steht er eigentlich die meiste zeit in der garage da ich ein firmenauto habe. behalten tu ich ihn mir trotzdem, da es zum haus bauen kein besseres zugfahrzeug gibt. hab damit schon tonnen an material herum gekarrt. dabei auch mit 3,5to+ überladen über stock und stein und durch die wiese.

würde ich den T als daily ride benutzen, so wäre jetzt eine getriebeölwechsel angesagt, bzw würde ich den schieberkasten öffnen und reinigen. da sich darin ja schlamm ansammelt. wird vielleicht mal ein winterprojekt.

Beitrag von „coala“ vom 24. Juli 2022 um 11:40

[Zitat von frettchenmann](#)

falls es noch jemanden interessiert. 2 jahre später. [...]

Servus,

derartige Langzeiterfahrungen sind durchaus interessant für andere User. Insofern sehen wir entsprechende Rückmeldungen immer gerne 🙌

Grüße

Robert