

Problembeschreibung

Geräusche (Quietschen, Jaulen) bei der Zughoch- sowie Zugrückschaltung 3-4; 4-3, ggf. mit harten Schaltvorgängen.

Betroffen: Fahrzeuge mit 6-Gang Automatikgetriebe (09L).

Ursache

Die Kupplungen erzeugen während des Schaltvorgangs kurzzeitig (ca. 500 ms) Geräusche, ggf. mit harten Schaltvorgängen. Die Ursache ist ein zu niedriger Reibwert des ATF's..

Serien-Lösung

Einsatz eines optimierten ATF-Öls (blaue Farbe) ab Februar 2005 (Getriebeummer A: 4000597, B: 95253).

KD-Lösung

Wechseln und spülen Sie das ATF-Öl. Verwenden Sie ausschließlich Öl der Spezifikation „ G 055 162 A...“. Dieses neue ATF hat eine blaue Farbe.

Für eine Befüllung werden ca. 4-5l benötigt.

Ertellen Sie bitte in jedem Fall eine DISS-Meldung ohne technische anfrage an das TSC!

Vorgehensweise:

1. Das Fahrzeug kurz warm fahren, die ATF-Temperatur darf dabei max. 40°C betragen.
2. ATF wenn möglich über einen längeren Zeitraum austropfen lassen.
3. ATF einfüllen, bis es aus der Kontrollbohrung austritt.
4. Anschließend den Motor ca. 5-10 Minuten laufen lassen oder eine kurze Probefahrt durchführen. Während dieser Zeit das Getriebe mehrmals in die Fahrstufen R, N und D schalten.
5. Erneuten ATF-Wechsel, analog Punkt 2-3. Anschließend eine Updateprogrammierung des Getriebesteuergerätes über SVM ausführen. Gehen Sie dazu bitte in die geführte Fehlersuche, über Sprung in die Funktions-, Bauteileauswahl, zum SVM (Information dazu finden Sie in Servicenet-> ITV-> Sendung 200 vom 19.04.2005!).

V6TDI: Software 09L.927.760.E von 1901 auf min. 2201!

V6: Software 09L.927.760.D von 1702 auf min. 1704!

V8: Software 09L.927.760.B von 1004 auf min. 1005 bzw. Software 09L.927.760 von 1902 auf min. 1904!

Nach der Updateprogrammierung ist eine Adaption des Getriebesteuergerätes wie nachfolgend beschrieben durchzuführen!

Adaption des Getriebesteuergerätes:

Durch die Updateprogrammierung werden alle Adaptionswerte der Schaltelemente im Getriebesteuergerät gelöscht. Eine anschließende Adaptionfahrt verbessert die Schaltqualität des Getriebes. Ein optimales Ergebnis kann möglicherweise erst nach einiger Zeit festgestellt werden.

1. Fahren Sie das Getriebe mit geringer Motorleistung warm bis eine ATF-Temperatur >60°C erreicht ist (ATF-Temperatur darf nicht >100°C sein)
2. Bei stehendem Fahrzeug, Motor im Leerlauf, Bremse betätigt, schalten Sie von N nach D und halten diesen Zustand für ca. 3 Sekunden. Wiederholen Sie diesen Vorgang 5 mal. Anschließend die gleiche Vorgehensweise von N nach R.
3. Fahren Sie die 1-2 Schaltung mit ganz geringer Last (Pfenniggas) und anschließender Ausrollschaltung 2-1. Wiederholen Sie diesen Vorgang 5 mal.
4. Fahren Sie mit geringer Last (Motordrehmoment zwischen 80 Nm und 100 Nm, siehe 02

automatisches Getriebe, MWB 09, 1. Anzeigenwert) bis das Getriebe in den 6. Gang geschaltet hat (Fahrzeuggeschwindigkeit ca. 80-100 km/h) und halten den Zustand für ca. 30-60 Sekunden. Lassen Sie das Fahrzeug bis zum Stillstand ausrollen (zum Schluss mit ganz sanfter Bremsbetätigung). Wiederholen Sie diesen Vorgang 4 mal (es geht darum, die Hoch- und Rückschaltungen mit ganz wenig Last ausführen zu lassen).

Das ATF G 055 162 besitzt einen niedrigeren Reibwert! Um das Motormoment trotzdem sicher zu übertragen erfolgt mittels der neuen Software eine Erhöhung der Kupplungsdücke. Verwenden Sie das ATF-G 055 162 nicht ohne die erforderliche Software bzw. für nicht freigegebene Motor- Getriebevarianten.

Nach dem Ölwechsel kann es vereinzelt weitere 500-1000 km zu den beanstandeten Geräuschen kommen. Erst wenn danach die Beanstandung noch nicht behoben ist, sind weitere Reparaturversuche anzudenken.

Abrechnungshinweise

Fahrgestell- Nummern- Bereiche	Produktions- Datum
WVWZZZ3DZ28000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ38000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ48000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ58000001 - 004687	-

Marke	Modelljahr	Verkaufstyp	MKB	GKB	AKB
V	2005	3D% -	BGH	%	%

Problembeschreibung

Vibrationen/ Ruckeln während der Regelphase der Wandlerkupplung.

Betroffen: Fahrzeuge mit 6-Gang Automatikgetriebe (09L).

Hinweis:

Die TPL trifft nur bei Vibrationen/ Ruckeln zu, wenn die Beanstandung während der Regelung der Wandlerkupplung auftritt!

Der Wandlerkupplungszustand kann im Getriebesteuergerät, im MWB 007/3 überprüft werden (WK auf / WK zu).

Ursache

Die Kupplungen erzeugen während des Schaltvorgangs kurzzeitig (ca. 500 ms) Geräusche, ggf. mit harten Schaltvorgängen. Die Ursache ist ein zu niedriger Reibwert des ATF's..

Serien-Lösung

Einsatz eines optimierten ATF-Öls (blaue Farbe) ab Februar 2005 (Getriebeummer A: 4000597, B: 95253).

KD-Lösung

Wechseln und spülen Sie das ATF-Öl. Verwenden Sie ausschließlich Öl der Spezifikation „ G 055 162 A...“. Dieses neue ATF hat eine blaue Farbe.

Für eine Befüllung werden ca. 4-5l benötigt.

Erstellen Sie bitte in jedem Fall eine DISS-Meldung ohne technische Anfrage an das TSC!

Vorgehensweise:

1. Analog Rep.Leitfaden ATF-Öl wechseln
2. ATF wenn möglich über einen längeren Zeitraum austropfen lassen, um einer Ölmischung vorzubeugen.
3. Anschließend den Motor ca. 5-10 Minuten laufen lassen oder eine kurze Probefahrt durchführen. Während dieser Zeit das Getriebe mehrmals in die Fahrstufen R, N und D schalten.
4. Erneuten ATF-Wechsel, analog Rep.Leitfaden durchführen. Anschließend eine Updateprogrammierung des Getriebesteuergerätes über SVM ausführen. Gehen Sie dazu bitte in die geführte Fehlersuche, über Sprung in die Funktions-, Bauteileauswahl, zum SVM (Information dazu finden Sie in Servicenet-> ITV-> Sendung 200 vom 19.04.2005!).

V6TDI: Software 09L.927.760.E von 1901 auf min. 2201!

V6: Software 09L.927.760.D von 1702 auf min. 1704!

V8: Software 09L.927.760.B von 1004 auf min. 1005 bzw. Software 09L.927.760.F von 1902 auf min. 1904!

Nach der Updateprogrammierung ist eine Adaption des Getriebesteuergerätes wie nachfolgend beschrieben durchzuführen!

Adaption des Getriebesteuergerätes:

Durch die Updateprogrammierung werden alle Adaptionswerte der Schaltelemente im Getriebesteuergerät gelöscht. Eine anschließende Adaptionfahrt verbessert die Schaltqualität des Getriebes. Ein optimales Ergebnis kann möglicherweise erst nach einiger Zeit festgestellt werden.

1. Fahren Sie das Getriebe mit geringer Motorleistung warm bis eine ATF-Temperatur >60°C erreicht ist (ATF-Temperatur darf nicht >100°C sein)
2. Bei stehendem Fahrzeug, Motor im Leerlauf, Bremse betätigt, schalten Sie von N nach D und halten diesen Zustand für ca. 3 Sekunden. Wiederholen Sie diesen Vorgang 5 mal. Anschließend die

gleiche Vorgehensweise von N nach R.

3. Fahren Sie die 1-2 Schaltung mit ganz geringer Last (Pfenniggas) und anschließender Ausrollschaltung 2-1. Wiederholen Sie diesen Vorgang 5 mal.

4. Fahren Sie mit geringer Last (Motordrehmoment zwischen 80 Nm und 100 Nm, siehe 02 automatisches Getriebe, MWB 09, 1. Anzeigenwert) bis das Getriebe in den 6. Gang geschaltet hat (Fahrzeuggeschwindigkeit ca. 80-100 km/h) und halten den Zustand für ca. 30-60 Sekunden. Lassen Sie das Fahrzeug bis zum Stillstand ausrollen (zum Schluss mit ganz sanfter Bremsbetätigung). Wiederholen Sie diesen Vorgang 4 mal (es geht darum, die Hoch- und Rückschaltungen mit ganz wenig Last ausführen zu lassen).

Das ATF G 055 162 besitzt einen niedrigeren Reibwert! Um das Motormoment trotzdem sicher zu übertragen erfolgt mittels der neuen Software eine Erhöhung der Kupplungsdrücke. Verwenden Sie das ATF-G 055 162 nicht ohne die erforderliche Software bzw. für nicht freigegebene Motor- Getriebevarianten.

Nach dem Ölwechsel kann es vereinzelt weitere 500-1000 km zu den beanstandeten Geräuschen kommen. Erst wenn danach die Beanstandung noch nicht behoben ist, sind weitere Reparaturversuche anzudenken.

Abrechnungshinweise

Keine.

Fahrgestell- Nummern- Bereiche	Produktions- Datum
WVWZZZ3DZ28000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ38000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ48000001 - 999999	-
WVWZZZ3DZ58000001 - 004687	-

Marke	Modelljahr	Verkaufstyp	MKB	GKB	AKB
V	2005	3D% -	BGH	%	%