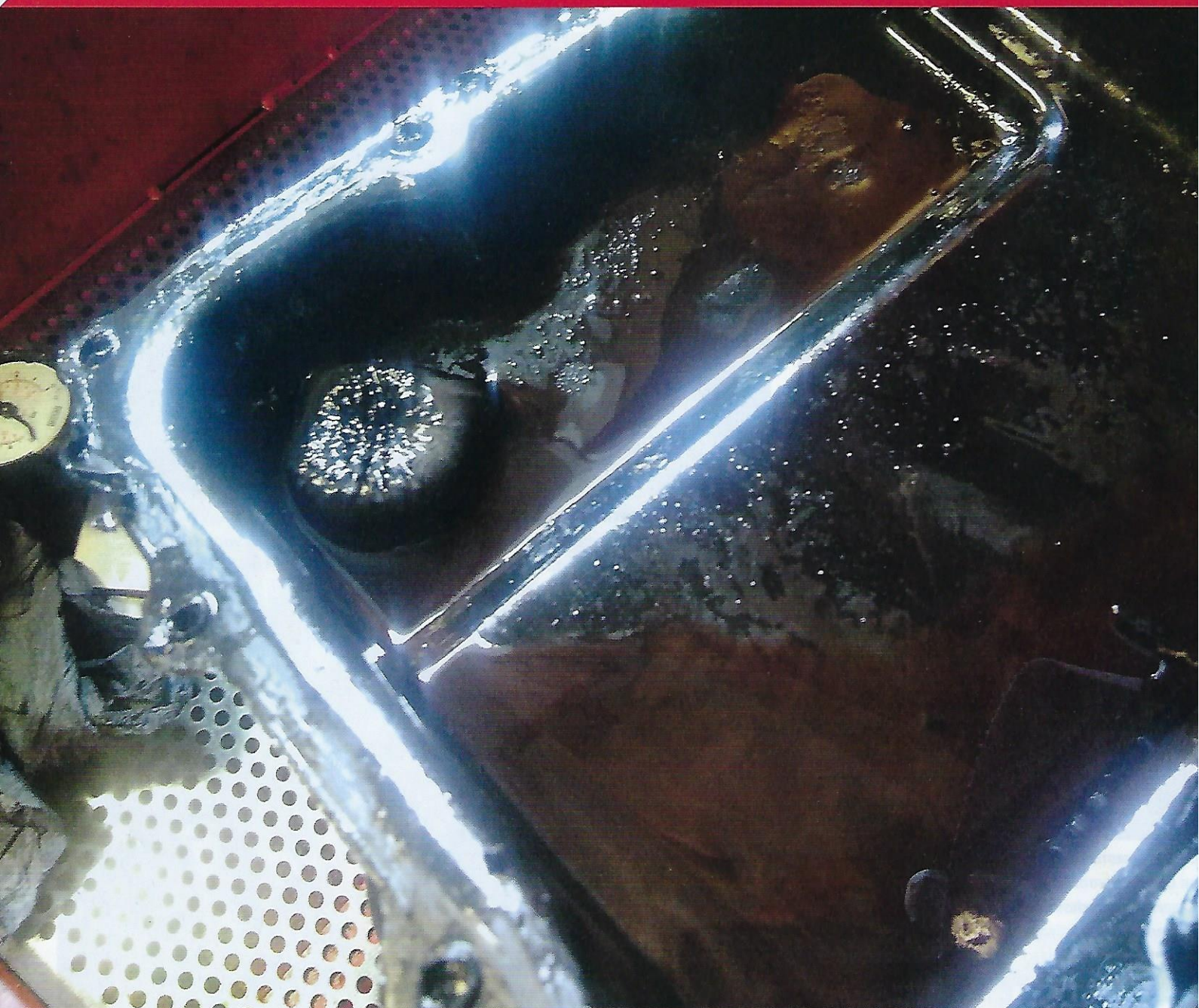




De klant heeft lang met dezelfde olie doorgereden, maar het slijpsel aan de magneet is normale vervuiling. Foto Jimmy Vanderpoorten.

‘TRANSMISSIE IS MIJN MISSIE’

Is de DSG de downsizeautomaat?

DSG's zijn populair, maar kennen ook problemen: onprettige schakelovergangen, onvoorspelbaar schakelen, overmatig trillen en niet goed oppakken. Dat leverde een prikkelende stelling op. Is de DSG eigenlijk niet gewoon de downsizemotor onder de versnellingsbakken?

DOOR JOHN MULDER / FOTO'S AMT-LEZERS

Een DSG-bak combineert de brandstofefficiëntie van een handgeschakelde bak met het gemak van een automaat en schakelt sneller dan automaat of handbak. Mechanisch zijn DSG's prima, maar kennen ze niet heel veel elektronische ellende? Jimmy Vanderpoorten van TransTechnics in Affligem (België) klom gelijk in de pen. Hij leeft al 18 jaar met het motto 'uw transmissie is onze missie'. Volgens hem moet je de DSG zien als een gerobotiseerde manuele bak. "De tandwielen, synchro's en lagers zijn gelijk aan die van een manuele bak en die gaan in een manuele bak ook wel eens defect", aldus Jimmy Vanderpoorten.

Langsinbouw scheelt twee liter olie

Ook de hoeveelheid 'ellende' valt volgens Jimmy wel mee. "De mechatronica is gelijk aan die van een klassieke automaat. Een DSG heeft twee koppelingen en schakelvorken, maar een automaat heeft meerdere koppelingen. Volgens mij heb je met DSG's niet meer of minder ellende dan met klassieke automaten." Bovendien, zo schrijft hij, kunnen de lagers en tandwielen vervangen worden, de mechatronica kan hydraulisch gereviseerd worden, de TCU (Transmission

Mechatronicastoring

Gaat er iets fout met een DSG-bak, dan heeft dat volgens Maarten Gofflo vooral betrekking op de hydraulische pomp, het afbreken van schakelvorken en versleten koppelingen. Slechts zelden gaat het om kortsluiting in de mechatronica, maar René Kamps meldt juist wel mechatronica-storingen. Stoten, stotterend rijden, niet willen schakelen of heel traag schakelen met horten en stoten zijn dan de gevolgen. Volgens Marco Meyen ligt stotterend rijden bij lage snelheid meestal aan een slechte afstelling van de koppeling. De oplossing is opnieuw afstellen of herprogrammeren. Kevin Ep schrijft dat hem ook elektrische storingen aan TCU's en conventionele ECU's bekend zijn, die meestal worden veroorzaakt door slechte contacten op de prints. "Na verloop van tijd zorgen temperatuurwisselingen en trillingen voor diverse storingen."



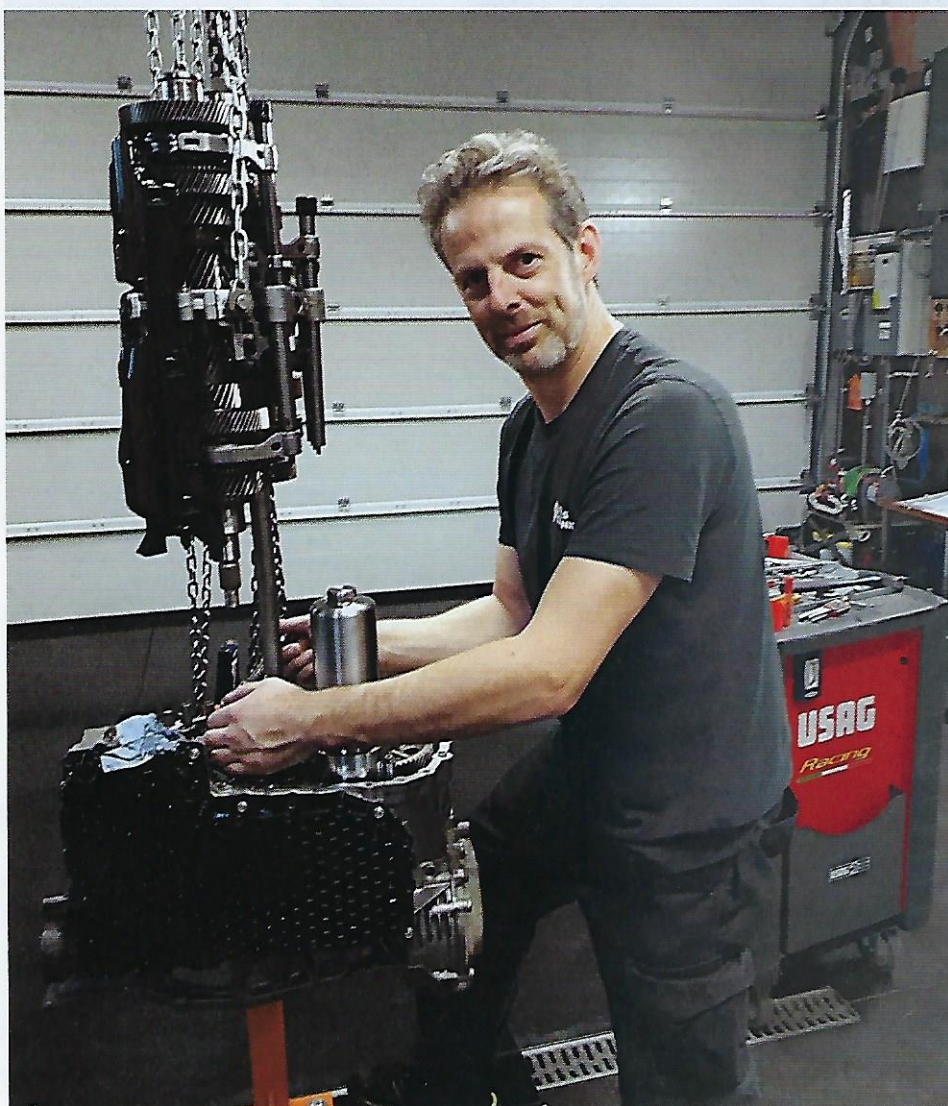
Een bekend probleem. De koelvloeistof lekt op de inmiddels geoxideerde stekker van een Audi Stronic (DSG). Foto Maarten Gofflo.

Ruiltransmissies

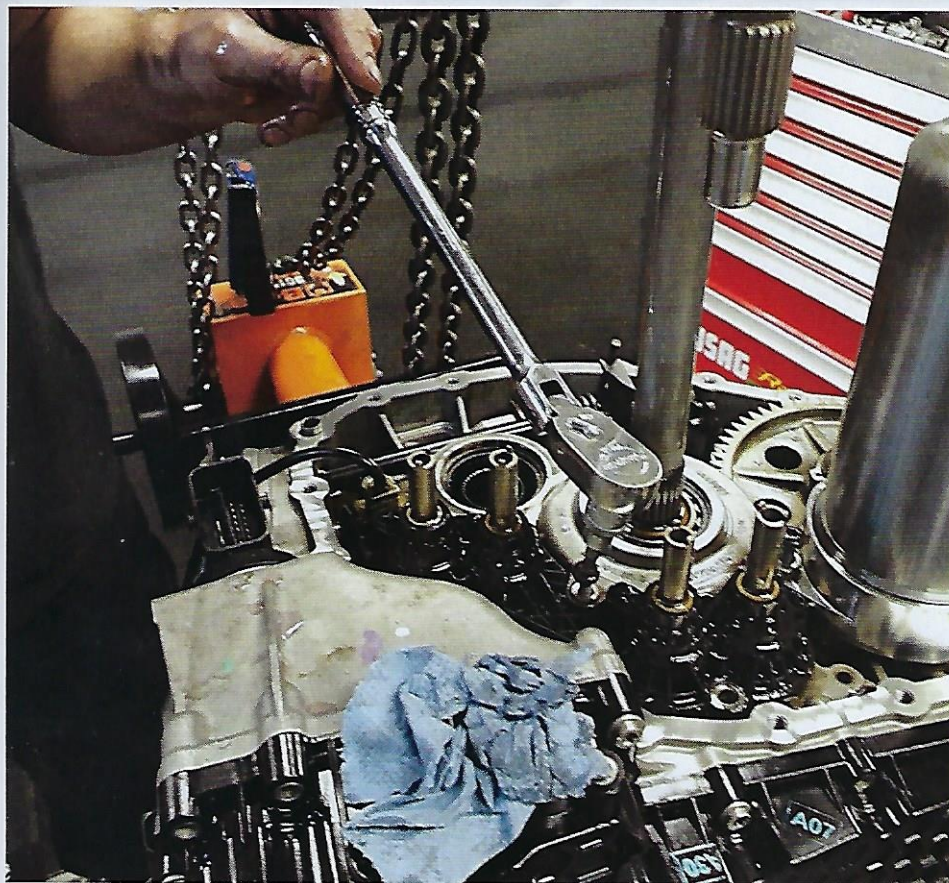
Automaten, CVT's en DSG's zijn allemaal bijzonder gevoelig om te herstellen, schrijft Max Rave, en er is vaak speciaalgereedschap voor nodig. Max kiest daarom voor het gemak van ruiltransmissies, waarmee volgens Marco Meyen de klant ook snel geholpen is. Enkele AMT-lezers vinden ruilbakken relatief duur ten opzichte van laten reviseren. Er zijn ook lezers die zelf reviseren. Maarten Gofflo en Kevin Ep wagen zich wel eens aan een DSG-bak, als er tenminste niet al te veel speciale gereedschappen voor nodig zijn, en Davy Goedhart is zelfs een beetje een bakrevisiehobbyist geworden. "Ik vind het leuk en interessant om normale automaatbakken en handversnellingsbakken te reviseren. De onderdelen zijn goed te krijgen."

Onderhoud

Het onderhoud van een handbak is niet te vergelijken met dat van een automaat. Hoe ziet het reguliere onderhoud eruit? Bijna alle AMT-lezers volgen de fabrieksvoorschriften, niet alleen voor de klassieke automaat, maar ook als het om een DSG gaat. Opvallend is dat een paar lezers helemaal niets van spoelen moeten weten vanwege slechte ervaringen. Eentje schreef zelfs dat spoelen helemaal geen zin heeft, want als de olie er zwart uitkomt, is er iets stuk. Anderen adviseren om altijd te spoelen. Davy Goedhart: "Dat voorkomt verstoppingen en daardoor blijft de bak wat betreft het hydraulische deel goed werken."



Volgens Jimmy Vanderpoorten van TransTechnics moet je de DSG zien als een gerobotiseerde manuele bak.



Multitronic-problemen

CVT's werken met een duwband van metalen schakels, maar de Multitronic van Audi werkt met een ketting. Die Multitronic is redelijk onderhoudsintensief en bij koude temperaturen kan het wel eens moeilijk zijn om de achteruitversnelling in te schakelen. AMT-lezers komen bij de Multitronic ook andere problemen tegen. Kevin Ep noemt defecte TCU's en versleten kettingen, en Maarten Gofflo een gebroken as en schokgedrag vanwege een defect ventielblok. Uiteraard hebben ook andere CVT's zo hun problemen, zoals elektro-problemen, het aankoeken van vervuilde olie en een kapotte sensor, waardoor de bak weigert om goed te schakelen. Jimmy Vanderpoorten: "Kettingsslip is dodelijk voor de CVT en komt meestal voor bij een hydraulisch probleem en/of gebrekkig onderhoud." Gelukkig komen we bij de traditionele automaten nauwelijks nog storingen tegen. Davy Goedhart heeft nog wel eens meegemaakt dat ze niet willen opschakelen naar de tweede versnelling door een kapotte sensor, en hier en daar is er nog wel een AMT-lezer die een opmerking maakt over olieverlies, lekkage van koeler en problemen met de koppelmvormer, maar Kevin Ep heeft gelijk: "Ze zijn praktisch storingvrij."

Hier werkt Jimmy Vanderpoorten in zijn werkplaats in Affligem aan de sensormodule van een DSG-bak.



De onderste DQ200 droge koppeling schakelvork van VAG heeft een plastic omhulsel met stalen knikkertjes; de beschadigde delen liggen er naast. Bij de verbeterde schakelvork (boven) is dat van rubber. Foto Jimmy Vanderpoorten.

Control Unit) kan vervangen worden en ook koppelingen zijn vervangbaar. Bovendien, welke koppeling heeft het eigenlijk zwaarder te verduren? Jimmy: "Er zijn maar twee koppelingen in een DSG voor acht versnellingen (inclusief de achteruit) en bij de klassieke automaat zijn er 4, 5, 6 koppelingssets voor de regeling van de versnellingen." Jimmy maakt ook onderscheid in de bouwwijze, zowel voor de klassieke automaat als voor de DSG-bakken. Een dwarsinbouw is compacter en bevat al gauw 2 liter minder olie, waardoor dwarsinbouw gevoeliger is voor olievervuiling. "En een DSG natte koppeling kan door de oliekoeling iets beter tegen slip dan een DSG droge koppeling. Ook daar geldt dus een iets ruimere tolerantie."

Propere olie: spoelen

Jimmy Vanderpoorten spoelt met een Kroon-Oil Powerflush. "Ook al is er tot zo'n 85% van de oude olie te verwijderen, bij de klassieke oliewissel opteer ik voor een spoeling. Honderd procent propere olie gegarandeerd. Bij de DSG-transmissies kunnen de koppelingen vervangen worden zonder de hele transmissie open te gooien. Voor het vervangen van de koppelingen is een spoeling raadzaam. Het spoelproces zorgt ervoor dat de nieuwe koppelingen, geen oud vuil te verwerken krijgen, wat funest is voor de levensduur en het koppelingsverloop." Indien nodig reviseert Jimmy Vanderpoorten in eigen huis, want dat is nu eenmaal de specialisatie van TransTechnics. "Een storing in alle drie de delen tegelijk - de koppeling, de mechatronica en het tandwielgedeelte - is zeer uitzonderlijk. Daarom is herstellen vaak goedkoper dan ruilen."