

Getriebe Porsche 996 Turbo, 2. Gang springt raus, was ist zu tun?

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 17. März 2026, 11:36

Guten Morgen liebes Albert-Motorsport-Team,

ich komme aus Bxxxx und habe mir im Netz Eure Mail-Adresse herausgesucht.

Bei meinem 996 Turbo tritt das bekannte Phänomen auf, dass der 2. Gang einfach "rausflutscht".
(Wahrscheinlich auch der erste, aber der ist nur kurz drin und man hat die Hand am Schaltknäuf)

Es geht wohl im Kern um verschlissene Synchronringe, richtig? Das Fahrzeug hat schon über 200tkm und ist auf ca. 490 PS Leistungsgesteigert, macht aber sonst keinen Stress. Gibt es sonst etwas, was man direkt am Getriebe mitmachen sollte?

Was würde eine Instandsetzung kosten? Ich könnte das Getriebe ausgebaut anliefern und wieder abholen.

Danke vorab und einen schönen Wochenstart
Sxxxx Pxxxxx

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 17. März 2026, 11:39

Hallo lieber Herr Pxxxx,

Beim Porsche 911 Turbo (996) tritt das Herausspringen des zweiten Gangs unter starker Beschleunigung in der Regel nicht durch eine einfache Einstellungssache auf, sondern ist ein klarer Hinweis auf Verschleiß im Inneren des Getriebes.

Besonders der zweite Gang ist bei diesem Modell durch das hohe Drehmoment stark belastet, wodurch sich im Laufe der Zeit Bauteile wie Synchronringe, Schaltnuffe und die Verzahnungen abnutzen. Dadurch rastet der Gang nicht mehr vollständig und sauber ein und wird unter Last wieder

herausgedrückt.

Zusätzlich kann auch eine verschlissene oder leicht verbogene Schaltgabel dazu führen, dass der Gang nicht mehr vollständig eingelegt wird. In manchen Fällen spielt auch ein gewisses Spiel in den Wellen oder Lagern eine Rolle, wodurch sich die Position der Zahnräder unter Last minimal verändert. Ebenso sollten die Motor- und Getriebelager geprüft werden, da übermäßige Bewegung im Antriebsstrang das Problem verstärken kann.

Auffällig ist dabei, dass der Gang meist nur unter starker Beschleunigung herausspringt, da in diesem Moment hohe Axiale-Kräfte auf die Bauteile wirken. Im Teillastbereich oder im Schubbetrieb bleibt der Gang häufig noch eingelegt.

Besonders bei leistungsgesteigerten Fahrzeugen verschärft sich diese Problematik zusätzlich deutlich. Ab einem Drehmomentbereich von über 700 Nm ist das serienmäßige Getriebe konstruktiv an seiner Belastungsgrenze, wodurch der beschriebene Verschleiß deutlich schneller eintritt und sich der Mangel weiter verstärkt.

Aus der Erfahrung heraus führt in den meisten Fällen kein Weg an einer Getriebeüberholung vorbei. Dabei werden die betroffenen Komponenten des zweiten Gangs ersetzt und das Getriebe insgesamt geprüft und instandgesetzt. Um Folgeschäden zu vermeiden, sollte bis zur Reparatur auf starke Beschleunigung im zweiten Gang verzichtet werden.

Oft sind auch die Vierpunkt-Lager und die Lagerplatte inmitten des Getriebes ausgeleiert.

Im Falle von Leistungssteigerungen weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass Reparaturen an Getrieben aufgrund der erhöhten Belastung grundsätzlich ohne Garantie und ohne Gewährleistung erfolgen müssen, da, wie gesagt, die Konstruktive Belastungsgrenze überschritten ist.

Nach Sichtung der Bauteile und Komponenten können wir eingrenzen in welchem Bereich sich die Kosten darstellen.

Im vorherein ist das leider nicht möglich, weil jede Angabe unter Garantie falsch ist.

Freundliche Grüße

Jürgen Albert