

# Wandler defekt?

**Beitrag von „plop“ vom 20. November 2024 um 10:36**

EDIT: Kann das bitte jemand in den T II bzw 7P Bereich verschieben?

Hallo in die Runde,

ich habe durch Recherchen das TF entdeckt und hoffe nun hier in meinem aktuellen Fall auf fachlichen Beistand. Ferner gehe ich davon aus, in Zukunft auch etwas beitragen zu können 😊

Nun zu meinem Problem.

Auf der Autobahn ging mit plötzlich das Getriebe (8-Gang Aisin) in den Notlauf. Meldung in der MFA wahr sinngemäß "Getriebestörung, Weiterfahrt möglich".

Geräusche habe ich bis dahin nicht wahrgenommen, jedoch war ab dem Moment des Getriebe-notlaufs, der Vortrieb bzw. die Kraftübertragung nur noch sehr eingeschränkt, höchstmöglicher Gang war Gang 6. Beim Beschleunigen ging die Drehzahl hoch, jedoch deutlicher Schlupf.

Ich bin dann direkt von der BAB abgefahren und hatte glücklicherweise mein VCDS dabei. Ausgelesen kam folgendes bei heraus:

Code

Adresse 02: Getriebe (J217) Labeldatei: | DRV\0C8-927-7XX-V1.clb  
Teilenummer SW: 0C8 927 750 AG HW: 0C8 927 750 AG 3620  
Bauteil: AL1000 AISIN 001

3 Fehlercodes gefunden:  
12847 - 1. Gang  
P0731 00 [11101101] - falsches Übersetzungsverhältnis  
Warnleuchte EIN - bestätigt - geprüft seit letzter Löschung  
Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität:  
Fehlerhäufigkeit:  
Verlernerzähler:  
Kilometerstand: 143702  
Datum:  
Zeit:  
Motordrehzahl: 1980.0  
Getriebeeingangsdrehzahl: 450  
Getriebeausgangsdrehzahl: 240  
Motordrehmoment: 156  
Getriebeöltemperatur: 110  
Gaspedalstellung: 3.2

Clutch\_C1:  
Clutch\_C2:  
Clutch\_C3:  
Clutch\_C4:  
Clutch\_B1:  
Clutch\_B2:  
Clutch:  
2: Normal  
revolution: 0 /m  
actual revolution: 65279 /mi  
Current: 65279 /min  
HV 1: Motor normal stop  
current: 65278

Lock Up  
EOP failure status  
EOP target revolution:  
EOP actual revolution:  
Engine Speed signal Current:  
EOP failure status with EOP without HV 1: Motor normal stop  
EOP target

12853 - 7. Gang  
P076F 00 [11101101] - falsches Uebersetzungsverhältnis  
Warnleuchte EIN - bestätigt - geprüft seit letzter Löschung  
Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität:  
Fehlerhäufigkeit:  
Verlernerzähler:  
Kilometerstand: 143699  
Datum:  
Zeit:  
Motordrehzahl: 3360.0  
Getriebeeingangsdrehzahl: 3360  
Getriebeausgangsdrehzahl: 3360  
Motordrehmoment: 132  
Getriebeöltemperatur: 98  
Gaspedalstellung: 0.0

Clutch\_C1:  
Clutch\_C2:  
Clutch\_C3:  
Clutch\_C4:  
Clutch\_B1:  
Clutch\_B2:  
Clutch:  
2: gesc  
Normal  
revolution: 0 /m  
actual revolution: 65279 /mi  
Current: 65279 /min  
HV 1: Motor normal stop  
current: 65278

Lock Up  
EOP failure status  
EOP target revolution:  
EOP actual revolution:  
Engine Speed signal Current:  
EOP failure status with EOP without HV 1: Motor normal stop  
EOP target

12868 - Kupplung für Wandlerüberbrückung  
P1811 00 [00001000] - Übertemperatur Vorstufe erreicht  
<https://www.touargenfreunde.de/forum/thread.php?postId=339142#post339142>  
Umgebungsbedingungen:

Fehlerpriorität:  
Fehlerhäufigkeit:

Alles anzeigen

Nach dem Löschen der Fehler wollte ich wieder losfahren, bei dem Einlegen der Fahrstufe ("D") ist der Wagen aber nicht wie gewohnt angerollt, sondern im Grunde einfach stehen geblieben. Ich habe dann bei offenem Fenster ein leichtes Mahlen/Kreischen wahrgenommen.

Ich habe dann den Wählhebel in die Manuelle Gasse bewegt - dann rollte der Dicke wieder los. Es fühlte sich jedoch nicht wie ein Wandler an, eher als würde die Automatik mit der Wandlerüberbrückungskupplung anfahren. Das Gänge schalten (Manuell) lief dann auch sehr hakelig. Die Drehzahl stieg kurz an, dann wurde der Gang "reingeknallt". Ich habe dann im Fahrbetrieb mal wieder in die Automatikgasse zurückgeschaltet, der Wagen hat wieder bis in den 8. Gang geschaltet, jedoch mit Schlupf zwischen den Gangwechseln, wie als würde man mit einem manuellen Getriebe schalten, ohne beim Kuppeln wirklich vom Gas zu gehen.

Ich habe dann versucht zumindest so nach Hause zu kommen, jedoch kamen die ausgelesenen Fehler nach ca. 5km Fahrt bei etwa 80km/h wieder - inkl. Notlauf des Getriebe.

Der Notlauf scheint mir dann folgendes zu machen:

- maximal 6. Gang
- in meinem Fall ausschließlich mit der WÜK fahren, diese jedoch schleifen lassen. Deshalb wird die Kupplung dann heiß und erzeugt Fehler 12868.

Ich tippe hier auf einen defekten Drehmomentwandler, oder übersehe ich hier etwas?

Auch habe ich festgestellt, dass der Wagen nicht rückwärts fahren möchte. Das stützt meine Vermutung aus meiner Sicht, da der Rückwärtsgang bestimmt komplett ohne die WÜK arbeitet?

Ich stehe nun vor der Entscheidung, entweder Austauschgetriebe oder eben nur den Wandler zu ersetzen. Ich würde nur ungerne zweimal das Getriebe ausbauen 😁

Bin gespannt, wie ihr darüber denkt.

fragende Grüße 😐