

# 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:  
Verlernzähler: 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  
EOP failure status revolution: 0 /m  
EOP target revolution: 65279 /mi  
EOP actual signal Current: 65279 /min  
Engine Speed without HV 1: Motor normal stop  
EOP failure status with EOP without HV 1: Motor normal stop  
EOP target current: 65278

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

Fehlerpriorität:  
Fehlerhäufigkeit:  
Verlernzähler: 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  
EOP failure status revolution: 0 /m  
EOP target revolution: 65279 /mi  
EOP actual signal Current: 65279 /min  
Engine Speed without HV 1: Motor normal stop  
EOP failure status with EOP without HV 1: Motor normal stop  
EOP target current: 65278

12868 - Kupplung für Wandlerüberbrückung  
P1811 00 [00001000] - Übertemperatur Vorstufe erreicht  
<https://www.touargenfreunde.de/forum/thread/28842-wandler-defekt>  
Sporadisch bestätigt - geprüft seit letzter Löschung  
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/Kreiseln 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. Die 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 😐

---

## Beitrag von „Treg623“ vom 21. November 2024 um 10:11

Servus,

hast du schon den Getriebeölstand geprüft und wurde bei deinem Fahrzeug evtl. schon das Getriebeöl gewechselt?

Lt. diversen Interneteinträgen zu diesem Fehlercode kann ein falscher Getriebeölstand oder verschmutztes Getriebeöl ursächlich für diesen Fehler sein.

Es würde sich also anbieten das zuerst zu prüfen bzw. das Öl zu wechseln bevor du den Wandler oder das Getriebe ersetzt. Normalerweise ist die Automatik im 7P ziemlich robust und macht keine Probleme, vorausgesetzt man wechselt das Öl.

Grüße Paul

---

### Beitrag von „dogfather“ vom 21. November 2024 um 11:30

[Zitat von Treg623](#)

Normalerweise ist die Automatik im 7P ziemlich robust und macht keine Probleme, **vorausgesetzt man wechselt das Öl.**

Das ist aber vom Hersteller nicht vorgesehen..."Lifelong" steht im Buch! Da ja jeder Hersteller auch VW sehr gerne Geld für Wartungen sieht, wäre das doch vorgesehen, wenn nötig! Das sind 800 - 1.000 schnell verdiente Euro alle 100.000 km, oder?

Ist doch beim DSg auch vorgeschrieben

LG Mike

---

### Beitrag von „Treg623“ vom 21. November 2024 um 13:03

Servus Mike,

die "Lifetime" Füllung von VW ist mir durchaus bekannt und wurde auch hier schon oft genug thematisiert. Welche Lebensdauer der Hersteller seinen Fahrzeugen zuspricht ist allerdings ein anderes Thema.

Über diese Zeit mag man mit der Erstfüllung von Getriebeöl ja vielleicht keine Probleme bekommen doch auch das ATF unterliegt einem gewissen Verschleiß. Wer sein Auto also länger fahren möchte ist sicher gut damit bedient das Öl zu wechseln, auch wenn der Hersteller das

nicht vorschreibt.

Ob man das nun macht oder nicht bleibt jedem selbst überlassen. Ich bin damit über die Jahre immer gut gefahren und habe auch mit beinahe 320.000 km keine Getriebe- bzw. Schaltprobleme.

P.S. ein "Hallo" am Anfang des Beitrages ist hier, soweit ich das mitbekommen habe, durchaus gerne gesehen.

Grüße Paul

---

### **Beitrag von „dogfather“ vom 21. November 2024 um 16:23**

#### [Zitat von Treg623](#)

Ob man das nun macht oder nicht bleibt jedem selbst überlassen. Ich bin damit über die Jahre immer gut gefahren und habe auch mit beinahe 320.000 km keine Getriebe- bzw. Schaltprobleme.

Ja, natürlich muss das jeder selbst entscheiden! Ich wäre dafür vermutlich sogar offen, wenn ich eine gute Werkstatt im Berliner Umland hätte....

PS: Mein Jagdnachbar hat mit seinem 7P aus 2012 gerade die 500.000 km geknackt, ohne Getriebebspülung und Schaltprobleme! Also man sollte auch daran glauben, dass die Spülung hilft!

LG

Mike

---

### **Beitrag von „plop“ vom 21. November 2024 um 17:27**

[Zitat von Treg623](#)

Servus,

hast du schon den Getriebeölstand geprüft und wurde bei deinem Fahrzeug evtl. schon das Getriebeöl gewechselt?

Hi Paul,

also genug sollte drin sein. Ich meine doch, das Aisin Getriebe hat ein Füllstandsrohr verbaut. Zumindest kommt Öl aus der Ablassschraube, sobald ich diese öffne. Auch so viel, dass es nicht nur ein gefülltes Füllstandsrohr wäre.

Den T habe ich erst einige Monate, daher habe ich selbst noch keinen Wechsel vollzogen. Auch in der Vergangenheit wurde wohl keiner gemacht..

Einzig bleibt mir die Möglichkeit tatsächlich einmal das Öl soweit es geht abzulassen und das Getriebe dann mit neuem Öl zu befüllen.

Dass das dann tatsächlich die Probleme löst, würde mich tatsächlich etwas verwundern, wobei ich auch schon einige Phänomene mit meinen Mercedes Wandlern vorher hatte.

Ich habe heute gesehen, dass auch Span in dem Öl sichtbar wird, wenn das Öl etwas rauslaufen lasse.

Zumindest würde ich auf Span tippen. Das spricht für mich dann doch wieder eher für bereits fortgeschrittene innere Schäden 🤔

Gruß Jan

---

**Beitrag von „Treg623“ vom 21. November 2024 um 17:50**

Hallo Jan,

[Zitat von plop](#)

Ich meine doch, das Aisin Getriebe hat ein Füllstandsrohr verbaut.

Das ist richtig. Der Ölstand wird bei laufendem Motor und 35°C Getriebeöltemperatur bestimmt. Vorher einmal alle Fahrstufen für ca. 10 Sekunden einlegen. Wenn Öl aus der Bohrung tropft ist der Ölstand korrekt.

[Zitat von plop](#)

Ich habe heute gesehen, dass auch Span in dem Öl sichtbar wird, wenn das Öl etwas rauslaufen lasse.

Das klingt natürlich nicht gut. Ein Abbau der Ölwanne im Zuge eines Ölwechsels würde hier evtl. mehr Klarheit bringen.

Grüße Paul

---

### **Beitrag von „plop“ vom 22. November 2024 um 12:16**

[Zitat von Treg623](#)

Das ist richtig. Der Ölstand wird bei laufendem Motor und 35°C Getriebeöltemperatur bestimmt. Vorher einmal alle Fahrstufen für ca. 10 Sekunden einlegen. Wenn Öl aus der Bohrung tropft ist der Ölstand korrekt.

Wie viel ATF brauchts für einen Wechsel mit Abnehmen der Wanne etwa? Einen Versuch vor dem Getriebetausch kann ich ja ruhig wagen.

Gruß Jan

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 22. November 2024 um 12:30**

Hi,

den Versuch kannst du sein lassen. Deiner Fehlerbeschreibung nach ist vermutlich der Wandler oder aber die Ansteuerung (Ventile/ Defern) etc. defekt. Ich würde mir einen gescheiten Instandsetzer suchen, der sich der Sache annimmt.

Gruß Peter

---

### Beitrag von „plop“ vom 22. November 2024 um 12:37

[Zitat von pe7e](#)

den Versuch kannst du sein lassen. Deiner Fehlerbeschreibung nach ist vermutlich der Wandler oder aber die Ansteuerung (Ventile/ Defern) etc. defekt. Ich würde mir einen gescheiterten Instandsetzer suchen, der sich der Sache annimmt.

Hallo Peter,

danke für deine Einschätzung. Mein Gedanke ging anfangs in Richtung Wandleraustausch, mittlerweile bin ich eher vom Austauschgetriebe überzeugt, da ich die Späne nicht einschätzen kann.

Dann wirds auf ein Austauschgetriebe hinauslaufen, vielleicht schaue ich mir das alte nach dem Umbau mal an, dann berichte ich gerne 😊

Gruß Jan

---

### Beitrag von „pe7e“ vom 22. November 2024 um 12:42

Hi,

das Aisin Getriebe lässt sich gut überholen. Das würde ich auch einem Austauschgetriebe (über das man nichts weiß) vorziehen.

Wäher die Späne kommen, lässt sich dann auch feststellen ... und auch abstellen.

Gruß Peter

---

### Beitrag von „Hannes H.“ vom 24. November 2024 um 09:41

Servus,

generelle Frage: Wie hoch ist denn der km-Stand des Fahrzeugs? Eigentlich sind die Aisin-Getriebe sehr robust!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „plop“ vom 25. November 2024 um 07:24**

Hi zusammen,

[pe7e](#) Ich frage heute mal bei unserem örtlichen Getriebebauer an und entscheide dann, ob die Reparatur für mich ökonomisch sinnvoll ist :).

[Hannes H.](#) Mein Dicker hat jetzt 140tkm runter, also eigentlich nicht wirklich viel. Zudem war er nachweislich immer bei VW zum Service - auch bereits vor meinem Besitz. Getriebeservice ist dennoch ja leider nicht vorgesehen und wurde demnach auch nicht gemacht..

Gruß Jan

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. November 2024 um 07:39**

[Zitat von plop](#)

[Hannes H.](#) Mein Dicker hat jetzt 140tkm runter, also eigentlich nicht wirklich viel. Zudem war er nachweislich immer bei VW zum Service - auch bereits vor meinem Besitz. Getriebeservice ist dennoch ja leider nicht vorgesehen und wurde demnach auch nicht gemacht..

Servus,

ein Service bei VW hilft leider beim Getriebe nicht viel, da man hier kein Getriebeöl und auch keinen Filter tauscht. Aber 140tkm ist in der Tat jetzt nicht wirklich eine Fahrleistung bei der man Probleme mit dem Getriebe haben sollte. Trotzdem kann ich nur empfehlen das Getriebeöl

spätestens nach 100tkm zu tauschen!

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „plop“ vom 25. November 2024 um 09:52**

#### [Zitat von Hannes H.](#)

Servus,

ein Service bei VW hilft leider beim Getriebe nicht viel, da man hier kein Getriebeöl und auch keinen Filter tauscht. Aber 140tkm ist in der Tat jetzt nicht wirklich eine Fahrleistung bei der man Probleme mit dem Getriebe haben sollte. Trotzdem kann ich nur empfehlen das Getriebeöl spätestens nach 100tkm zu tauschen!

MfG

Hannes

Jupp, sollte es doch auf ein Austauschgetriebe hinauslaufen, bekommt das sowieso direkt nochmal einen Ölwechsel nach wenigen KM.

Wahrscheinlich hätte das auch dem aktuellen Getriebe noch einige Kilometer mehr ermöglicht..

Gruß Jan

---

### **Beitrag von „Treg623“ vom 25. November 2024 um 10:13**

Servus Jan,

klingt nach einem guten Plan. Bitte uns dann berichten, zu welcher Lösung du gekommen bist.

Es wundert mich schon sehr, dass dein Getriebe bei der eigentlich noch "geringen" Laufleistung anscheinend den Geist aufgegeben hat.

Unser Treg hat bei einer ähnlichen Laufleistung - damals noch im Besitz meines Schwiegervaters - den ersten Getriebeölwechsel bekommen. Der war allerdings rein prophylaktisch, da gab es noch keine Anzeichen von irgendwelchen Problemen.

Grüße Paul

---

## **Beitrag von „plop“ vom 21. Dezember 2024 um 13:22**

Mahlzeit,

der dicke läuft seit einigen Tagen nun wieder.

Instandsetzung habe ich bei sei Firmen angefragt, war mir aufgrund suggerierter Preise jedoch zu teuer.

Habe mir dann ein ATG gekauft und verbaut.

Hat einwandfrei geklappt, hätte ich mir schlimmer vorgestellt.

Im alten Getriebe war mächtig Span und Abrieb. Daher habe ich auch den Ölkühler und dessen Leitungen gespült.

Dabei fiel mir auf, dass eine der Leitungen dicht war. Die Ausblaspistole hat vergeblich mit 10 Bar gedrückt, am anderen Ende war maximal ein leichtes zischen.

Entsprechend habe ich dann Schweißdraht genommen, vorne etwas Tape damits besser gleitet, und damit das Rohr durchgedrückt.

Hat verdammt lange gedauert, irgendwann habe ich dann einen Blindstopfen auf der anderen Seite rausgedrückt bekommen..

Stellt sich raus, dass der Vorbesitzer wohl mal was machen lassen hat und dabei die Leitungen und Kühler getauscht wurden. Dabei hat der Azubi wohl einen Blindstopfen vergessen - oder auch zwei, denn im anderen Rohr war auch einer, der wurde aber durch den Druck in den Ölkühler gedrückt und hing da am Flansch in der Kurve..

Das Getriebe ist somit einen Hitzetod und ggf. mangelndem Ölfluss verreckt.

Ursache im Centbereich, Schaden in den Tausendern.

Auf dem Bild sind die beiden Blindstopfen.

Den einen habe ich nur mit ner Schraube aus dem Rohr bekommen, hing in der letzten Biegung fest..

Anderes Bild zeigt die Ölwanne vom alten Getriebe ☐☐

Magnete alle voll, oben am Rand richtige Brocken.

Grüße Gemüse

---

### **Beitrag von „Treg623“ vom 21. Dezember 2024 um 21:02**

Servus Jan,

Danke für die Rückmeldung und Bilder.

Schön, dass der Dicke wieder läuft.

Grüße Paul

---

### **Beitrag von „pe7e“ vom 21. Dezember 2024 um 21:36**

Hallo,

vielen Dank für deine Nachricht. Ich kann verstehen, dass die Situation sehr ärgerlich ist. Bisher bin ich davon ausgegangen, dass der 7P bei zu hoher Getriebeöltemperatur einen entsprechenden Fehler meldet, da im Getriebe ein Sensor für die Öltemperatur vorhanden ist.

Vor dem Getriebeölkühler befindet sich ein Thermostat, das erst ab etwa 87 Grad Öltemperatur öffnet. Bis dahin wird das Öl lediglich innerhalb im kleinen Kreislauf zirkuliert, wodurch es schneller erwärmt wird – ähnlich wie im Wasserkreislauf.

Ein denkbare Szenario für den Fehler ist, dass die Stopfen aus dem Ölkühler oder aus der Leitung zwischen Ölkühler und Thermostat stammen. Als während der Fahrt auf der Autobahn das Öl heiß wurde und das Thermostat öffnete, könnten die Stopfen in den Kreislauf gedrückt worden sein.

Möglicherweise hat ein Stopfen den Weg bis in den Ölkühler gefunden, während der zweite im Rücklauf vom Thermostat zum Getriebe hängen geblieben ist. Dort könnte er den Ölkreislauf stark behindert oder sogar unterbrochen haben. Ohne ausreichende Ölversorgung gab es dann weder eine Schmierung noch saubere Schaltvorgänge. Der Rest ist dann leider eine Folge

dieser Problematik.

Vermutlich bist du vorher eher Kurzstrecken gefahren, bei denen der Ölkühler nicht aktiv beansprucht wurde?

In diesem Fall war es vollkommen richtig ein ATG Getriebe zu nehmen. Wenn die Beläge, Scheiben und Lager mal richtig Hitze hatten und Späne dazwischen sind, dann wird man damit nicht wieder froh.

Gruß Peter

---

### **Beitrag von „plop“ vom 30. Dezember 2024 um 00:16**

[pe7e](#)

Jau, Fahrprofil ist in der Regel eher Kurzstrecke. Zu kalten Tagen packt die Wük da auch erst auf der Hälfte der Strecke. Warm wird da also eher nicht so viel vom Getriebe..

ATG war augenscheinlich erstmal deutlich günstiger. Da ich selbst alle Möglichkeiten habe, lag also dieser Weg am nächsten.

Hat sich dann ja auch als nicht verkehrt erwiesen 😊

Danke auf jedenfall auch noch an alle Anderen beteiligten, die hier ihre Meinung vertreten haben!

Grüße

---

### **Beitrag von „KUKED“ vom 29. Januar 2025 um 12:27**

Hallo,

ich wollte kurz berichten, mit mein(em) 7P (Km 120.000 Baujahr Ende 2017) war gestern zur Geriebeölspülung in Krefeld bei der Fa. Scuderia Bella. War vorbeugend ohne Probleme mit dem Getriebe)

der Äußere Eindruck von der Fa. war nicht besonders (Er sucht dringend einen neuen größeren Standort) aber nach einem Gespräch mit dem Boss hatte ich einen guten Eindruck über die

Kompetens bekommen. Es gab das entsprechen Gerät für die automatische Spülung.

Nach 3 Std. war alles erledigt. Die Fa. arbeitet mit Liqimoly Ölen (ATF1800) 10 Liter. das ganze hat knapp 600,-€ gekostet.(ein lokaler Anbieter hatte knapp 800,-€ aufgerufen). Ich bin sehr zufrieden und habe jetzt eine neu Werkstatt.

mfg Bernd

---

### **Beitrag von „plop“ vom 29. Januar 2025 um 22:42**

Hallo Bernd,

das klingt gut. Hauptsache man hat ein gutes Gefühl.

Ich denke, dass die Getriebe bei derartiger Behandlung eine wirklich hohe Laufleistung aushalten können.

In vielen Foren hat sich dies ja bereits herauskristallisiert.

Gruß Jan

---

### **Beitrag von „dogfather“ vom 30. Januar 2025 um 12:11**

Kennt jemand eine gute Werkstatt dafür im Raum Berlin und südöstlich davon?

---

### **Beitrag von „Linx“ vom 30. Januar 2025 um 16:53**

Ich kann dir keine konkrete Werkstatt in dieser Gegend empfehlen, aber berichten, wie ich bei meiner Suche vorgegangen bin.

Ich bin die Kundenliste von Tim Eckart durchgegangen und habe geschaut, wer in meiner Nähe auch entsprechende Zusatzadapter für den VW Touareg hat.

Für Berlin sind in dieser Liste 3 Werkstätten mit Adapter gelistet.

