

Defektes Neuteil

FabuCar-Fall | Ein Skoda Octavia mit einem Doppelkupplungsgetriebe zeigt nach der Instandsetzung ein ungewöhnliches Fehlerbild: Nach dem Tausch des Kupplungspakets tritt ein rhythmischer Schlupf auf der Kupplung K1 auf, der sich unter Last deutlich verstärkt.

Das Problem

Jussuf Manusr, Kfz-Meister und Werkstattinhaber aus Münster, steht vor einem besonders hartnäckigen Fall aus dem Bereich der Doppelkupplungsgetriebe: Ein Skoda Octavia mit DQ200-Getriebe der zweiten Generation zeigt nach der Instandsetzung ein ungewöhnliches Fehlerbild. Nach dem Tausch des Kupplungspakets tritt ein rhythmischer Schlupf an der Kupplung K1 auf, der sich unter Last deutlich verstärkt. Während die Kupplung K2 einwandfrei arbeitet, bleibt das Verhalten der K1 auffällig. Die Ausgangssituation ist dabei alles andere als alltäglich. Manusr erhält das Fahrzeug bereits zerlegt mit einem Getriebebeschaden. Mechatronik und Kupplung befinden sich ausgebaut im Kofferraum. Nach der Instandsetzung des Getriebes, bei der unter anderem Komponenten der Schaltmechanik überarbeitet werden, lässt sich zunächst alles einwandfrei schalten. Im nächsten Schritt verbaut Manusr ein neues Kupplungspaket. Die anschließende Grundeinstellung sowie die Adaptionfahrt verlaufen ohne Beanstandung. Erst im Fahrbetrieb zeigt sich das Problem. Ein pulsierender Schlupf tritt ausschließlich auf der K1 auf.

Der Kfz-Meister geht systematisch vor. Er überprüft mehrfach die Einmessung der Kupplung, kontrolliert das Leerspiel im eingebauten Zustand und baut das Getriebe wiederholt aus, um mögliche Montagefehler auszuschließen. Alle Messwerte entsprechen den Herstellervorgaben. Auch die Toleranzen der neuen Kupplung stimmen mit denen der zuvor verbauten Einheit überein. Im Fehlerspeicher wird der Eintrag „P177B Toleranzgrenze erreicht“ abgelegt. Dennoch erscheint ein verschleißbedingter Defekt zunächst unwahrscheinlich, da es sich um ein Neuteil handelt. Auch Rücksprachen bringen zunächst keine eindeutige Klärung für den Fall.

Die Lösung



Foto: FabuCar

Eine defekte Kupplung sorgt für den Schlupf beim Schalten.

Die entscheidende Wendung bringt schließlich ein Hinweis aus der Praxis der FabuCar-Pro-Community. Kfz-Meister Stefan Paul gibt folgenden Input: „Hallo Jussuf. Meiner Meinung nach, wenn es vorher nicht war und erst nach Instandsetzung auftritt, kann es ja nur an deiner Arbeit oder den verbauten Teilen liegen. Vermutlich ist etwas an der Druckplatte verbogen, sodass diese keinen gleichmäßigen Druck auf die Kupplung ausübt. Schau mal, ob die Druckplatte oder die Lamellen Korrosionsstellen haben. Manchmal haben die auch lagerungsbedingt minimale Schäden, dann kann das auch auftreten.“

Dieser Ansatz führt letztlich zur Lösung. Manusr entscheidet sich, das Getriebe ein weiteres Mal auszubauen und das Kupplungspaket erneut zu ersetzen. Der Erfolg stellt sich unmittelbar ein. Rückblickend beschreibt er die Ursache und den Lösungsweg wie folgt: „Lösung gefunden. Habe heute zum fünften Mal das Getriebe ausgebaut und eine neue Kupplung verbaut. Grundeinstellung, Adaptionfahrt und Traktion waren tadellos. Hat auf Antrieb mit der neuen Kupplung wunderbar funktioniert. Aus der Retrospektive wurde die K1 mit Toleranzgrenze direkt nach dem ersten Einbau als Fehler gesetzt. Ich wollte es einfach nicht glauben, dass die neue Kupplung defekt ist. Habe dann zuerst bei mir die Fehler gesucht, das Einmaß mehrmals kontrolliert und weitere Komponenten geprüft. Arbeit, Werkzeuge, Mechatronik und Getriebe waren einwandfrei. Ich gehe davon aus, dass das Kupplungspaket einen Vorschaden hatte, möglicherweise durch Feuchtigkeit. Es war leichter Flugrost erkennbar.“

Der Fall zeigt eindrucksvoll, dass auch Neuteile nicht zwangsläufig fehlerfrei sein müssen. Gleichzeitig unterstreicht er die Bedeutung von Praxiserfahrung bei der Fehlersuche.



FabuCar-Pro-App

Mit der FabuCar-Pro-App oder Web-Version www.web.fabucar.de lässt sich die Hilfe von über 30.000 Kfz-Profis virtuell in die Werkstatt holen. QR-Code scannen, und schon geht's zur App.