Frage R53 Probleme mit Automatikgetriebe im R53 ParkLane

Beitrag von „Charly182“ vom 13.5.2020, 11:37

Hallo zusammen,

nachdem mein Motorumbau-Projekt im R52 (Neuzugang aus der Mitte Deutschlands) aus Corona- und anderen Zeitgründen (da ist mir noch ein neues Auto dazwischen gekommen) von letzten auf diesen Winter verschoben wurde, habe ich mir (bzw. meiner Frau) diese Woche einen 2006er R53 ParkLane mit Automatik gekauft. Nicht lachen, für mich ist Automatik im MINI auch nicht die Erfüllung bzw. passt nicht perfekt zum Charakter des Fahrzeugs, aber meine Frau hat darauf bestanden dass ein MINI für Sie auch Automatik haben soll. Haben ja noch einen R52 und einen R55 mit Schaltgetriebe, von daher halb so wild.

Mir ist bewusst dass aus vorgenannten Gründen (und weil ich bereits brav die Suchfunktion genutzt habe) die Automatik-Erfahrungen hier im Forum vielleicht nicht so groß ist, hoffe aber trotzdem auf Rat. Hier mein Problem.

Ich habe den Wagen bewusst mit diesem Fehler gekauft: Im kalten Zustand (Getriebeöl kalt) schaltet das Getriebe eigentlich "normal" und unauffällig. Sobald es warm ist, beginnen die Schaltvorgänge extrem "hart" und mit deutlich spürbaren Schlägen abzulaufen. Dabei ist nicht mal der Gangwechsel an sich das Problem, die Gänge werden schnell und sauber eingelegt, sondern das "einkuppeln" danach. Dabei gibt es jedesmal einen Schlag als ob ein Fahranfänger einfach die Kupplung hätte fliegen lassen. In manchen Situationen (in D) "rutscht" während (nur) des Schaltvorgangs sogar der Wandler sodass die Drehzahl steigt und das Getriebe "ausgekuppelt" bleibt bis man etwas vom Gas geht und die Motordrehzahl wieder ungefähr zur Drehzahl der Getriebeeingangswelle passt. Dann kuppelt das Getriebe wieder mit einem mehr oder weniger harten Schlag ein und man fährt normal weiter. Etwas ähnliches passiert auch beim runterschalten, wenn man z.B. vom 3. in den 2. Gang schaltet (oder schalten lässt), passiert es manchmal dass die Drehzahl während des Gangwechsels nicht (wie üblich beim herunterschalten) gehalten wird, sondern auf Leerlaufdrehzehl fällt sodass die Kupplung Getriebe ebenfalls wieder mit einem harten Schlag einkuppelt. Auch hier wirkt es als ob der Wandler dem Motor keinen Widerstand bietet bzw. den Kraftschluss vollständig unterbricht. Das Problem wird schlimmer je "weicher" bzw. langsamer der Schaltvorgang eigentlich

ausgeführt werden sollte. Schalte ich unter Volllast auf der Autobahn vom 4. in den 5. und selbst bei hoher Geschwindigkeit vom 5. in den 6. wird der Schaltvorgang (auch bei warmem Getriebe) vorbildlich schnell und präzise ausgeführt.

Aus der o.g. Symptomatik haben wir bisher eigentlich auf einen defekten Wandler getippt, allerdings tritt das Problem in den niedrigen Gängen stärker auf als in den hohen Gängen und er "rutscht" auch bei Volllast nicht durch. Solange ein Gang eingelegt ist fährt sich das Auto ganz normal, habe ihn 250km aus Nürnberg zu mir gefahren und sobald ich auf der AB im 5. oder 6. Gang war konnte ich fahren als ob mit dem Auto alles i.O. wäre. Auch anfahren funktioniert eigentlich gut, immer nur bis ein Gangwechsel ansteht. Jetzt kann es natürlich sein dass die Symptome aufgrund der niedrigeren Übersetzung in den kleineren Gängen stärker spürbar ist als bei den längeren Gängen, aber so ganz glauben wir nicht an einen defekten Wandler. Auch weil es im Stand bei getretener Bremse beim Einlegen einer Fahrstufe (D oder R) einen deutlich spürbaren "Schlag" gibt als ob der Wagen losfahren will. Als ob im Getriebe eine Kupplung nicht offen wäre.

Zweite Überlegung wäre daher eine defekte Mechatronik bzw. "Schaltgerät" wie BMW das hier nennt. Wenn eins (oder mehrere) der Magnetventile in dem Teil verschlissen sind, könnten sie mit dünnflüssigerem weil warmem Getriebeöl evtl. ein solches Fehlerbild hervorrufen.

Neben der Frage nach Rat zu dem o.g. Fehler würde mich interessieren welches Automatikgetriebe (ZF oder Aisin) in dem Auto überhaupt verbaut sein müsste damit ich ggf. auf die Suche nach Ersatzteilen außerhalb der BMW-Lieferkette gehen kann. Wir haben eine Kundennr. bei ZF, der Ansprechpartner ist allerdings diese Woche nicht im Hause und ich würde gern voran kommen.

Natürlich könnte ich auf Verdacht Wandler UND Schaltgerät wechseln, da das Auto aber zu einem günstigen Kurs wegen des o.g. Fehlers gekauft wurde, will ich natürlich nicht von vornherein mächtige Summen auf den Kopf hauen. Ich kann mir nicht vorstellen dass beides kaputt sein soll und würde mich daher über Hilfe bei der EIngrenzung/Identifizierung sehr freuen.

Danke im Voraus.

PS: Genug Getriebeöl ist drin soweit ich weiß 😊

Beitrag von „weber395“ vom 13.5.2020, 12:53

Wurde das Getriebe schon einmal gespült und hat frisches Öl bekommen? Ich habe schon öfters mal mitbekommen das nach solch einem Service das Getriebe wieder sanfter schalten soll.

Beitrag von „Charly182“ vom 13.5.2020, 13:39

Danke für Dein Feedback.

Dass den Getrieben die Spülung gut tut weiß ich, machen wir häufig. Allerdings ist hier definitiv irgendwas "kaputt" - das merkt man. Der Händler von dem ich das Auto gekauft habe hat eine eigene Werkstatt und die haben es wohl als erstes auch mit einem Getriebeölwechsel versucht, da das 0 Veränderung gebracht hatte, denke ich auch dass eine Spülung nicht die Lösung sein kann.

Egal welches Teil ich am Ende tausche, in dem Atemzug wird natürlich auch eine Spülung gemacht.