



Audi TT
(2006-2014)



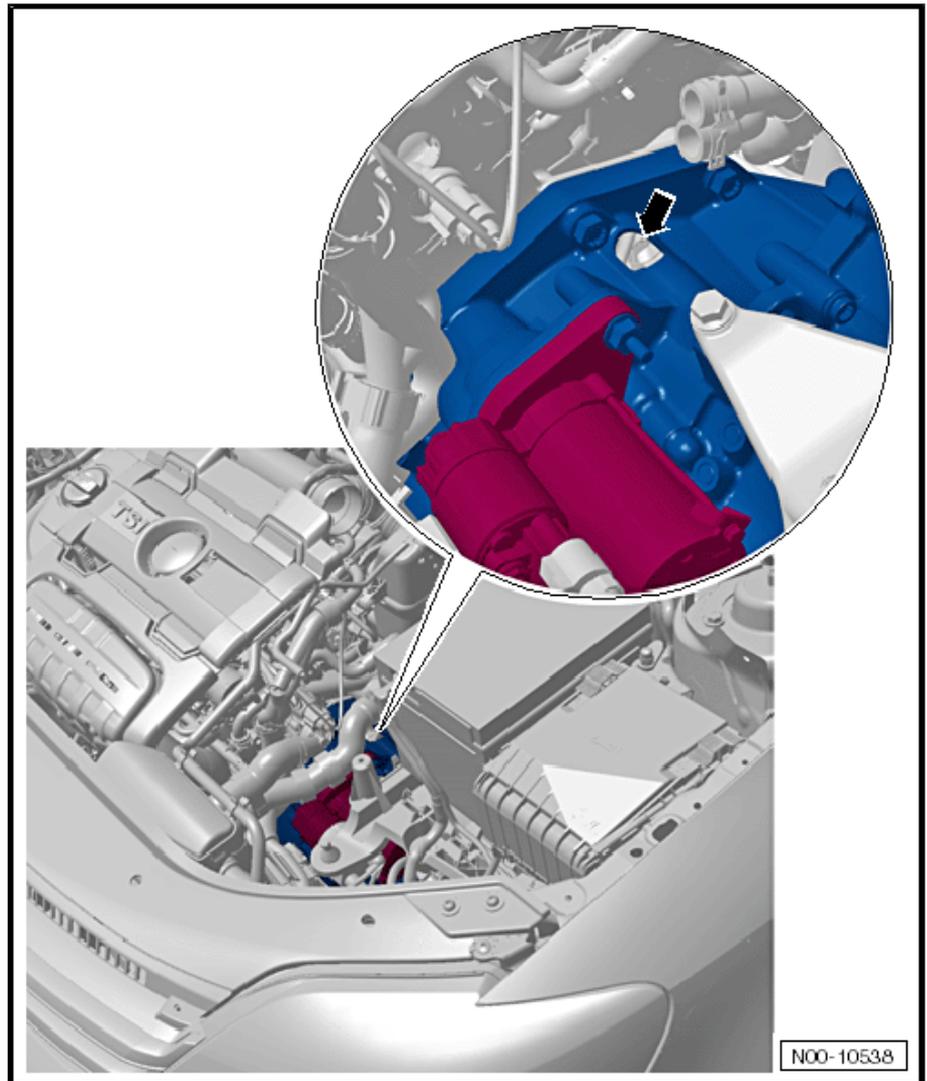
7 Gang Doppelkupplungsgetriebe 0AM S tronic

Inhaltsverzeichnis

00 - Technische Daten	1
1 Kennzeichnung	1
1.1 Kennzeichnung Getriebe	1
2 Technische Daten	3
2.1 Zuordnung Getriebe - Motor	3
2.2 Berechnung des Übersetzungsverhältnisses	3
2.3 Füllmengen	4
3 Übersicht Kraftübertragung	5
3.1 Übersicht Kraftübertragung - Frontantrieb	5
4 Sicherheitshinweise	6
4.1 Allgemeine Sicherheitsvorschriften	6
4.2 Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten an Fahrzeugen mit Start-Stopp-System	7
4.3 Sicherheitsmaßnahmen bei Probefahrt mit Prüf- und Messgeräten	7
4.4 Sicherheitsmaßnahmen bei Arbeiten an der Mechatronik	7
4.5 Hinweise zum An- und Abschleppen	9
5 Reparaturhinweise	10
5.1 Allgemeine Hinweise	10
5.2 Sauberkeitsregeln	12
5.3 Allgemeine Reparaturhinweise	12
5.4 Kontaktkorrosion	14
30 - Kupplung	15
1 Kupplung	15
2 Kupplungsbetätigung	16
34 - Betätigung, Gehäuse	17
1 Schaltbetätigung	17
1.1 Montageübersicht - Griff für Wählhebel	17
1.2 Montageübersicht - Schaltbetätigung	19
1.3 Notentriegelung aus Stellung P	19
1.4 Griff für Wählhebel aus- und einbauen	21
1.5 Wählhebelsmanschette vom Griff für Wählhebel trennen	23
1.6 Drucktaste im Griff in Einbaustellung bringen	24
1.7 Anzeigeeinheit für Wählhebelstellung Y26 mit Lampe für Wählhebelskalabeluchtung L101 aus- und einbauen	26
1.8 Schaltbetätigung aus- und einbauen	27
1.9 Schaltbetätigung prüfen	29
1.10 Wählhebelseilzug prüfen und einstellen	31
1.11 Steckverbindungen an der Schaltbetätigung prüfen	32
2 Getriebe aus- und einbauen	34
2.1 Getriebe ausbauen	34
2.2 Getriebe einbauen	43
2.3 Anzugsdrehmomente für Getriebe	46
3 Transport des Getriebes	48
4 Befestigung am Motor- und Getriebehalter	51
5 Aggregatelagerung	53
5.1 Montageübersicht - Aggregatelagerung	53
5.2 Getriebehalter aus- und einbauen	54
5.3 Pendelstütze aus- und einbauen	58
6 Getriebeöl	59
6.1 Getriebeöl ablassen und auffüllen	59



7	Mechatronik	63
7.1	Montageübersicht - Mechatronik	63
7.2	Mechatronik aus- und einbauen	64
7.3	Mechatronik für Doppelkupplungsgetriebe J743 von Hand in Ausbauposition bringen	76
35	- Räder, Wellen	77
1	Parksperr	77
39	- Achsantrieb, Ausgleichgetriebe	78
1	Getriebesteuerung	78
1.1	Einbauorteübersicht - Getriebesteuerung	78
1.2	Grundeinstellungen	80
2	Dichtringe	82
2.1	Einbauorteübersicht - Dichtringe	82
2.2	Dichtring links ersetzen	82
2.3	Dichtring rechts ersetzen	84
3	Ausgleichsgetriebe	86
3.1	Montageübersicht - Ausgleichsgetriebe	86
3.2	Flanschwellen links aus- und einbauen	86
3.3	Flanschwellen rechts aus- und einbauen	88

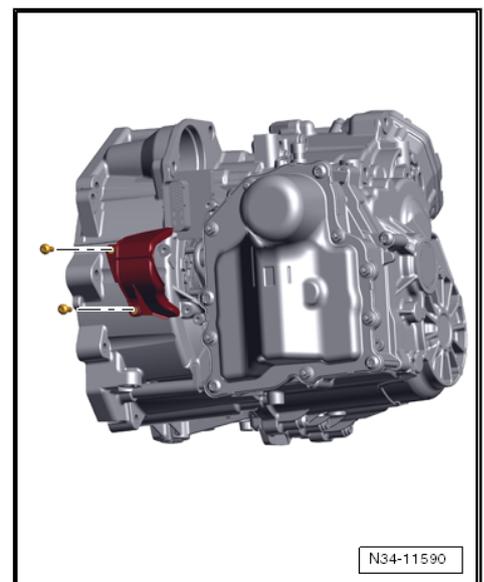


Abdeckung über den Einrückhebeln

Baustandsabhängig sitzt über den Einrückhebeln eine Abdeckung gegen Schmutzeintritt.

Schaltbetätigung

Die Wählhebelstellung wird dem Getriebe nicht mehr, wie beim Automatischen Getriebe, mechanisch über den Wählhebelseilzug und den Multifunktionsschalter (Sensor für Fahrstufe) mitgeteilt. Die Wählhebelstellungen bzw. Schaltungen werden über ein eigenes Steuergerät in der Funktionseinheit der Schaltbetätigung über den CAN-Bus an das Getriebesteuergerät übertragen. Die Schaltung erfolgt also ohne Seilzug. Lediglich in Wählhebelstellung „P“ wird über den Wählhebelseilzug mechanisch die Parksperrung eingelegt.



- ◆ Bei Störungen in der Spannungsversorgung zum Magnet für Wählhebelsperre (Batterie entladen bzw. Sicherung defekt) oder bei defektem Magneten kann der Wählhebel nicht aus „P“ herausgeschaltet werden. Das Fahrzeug kann nicht bewegt werden, da die Parksperre eingerastet ist.

Ist das der Fall:

- Sicherungen prüfen ⇒ Stromlaufpläne, Fehlersuche Elektrik und Einbauorte.
- Batteriespannung prüfen ⇒ Elektrische Anlage; Rep.-Gr. 27 ; Batterie; Batterie prüfen .

Kann der Wählhebel trotz Fehlersuche nicht aus „P“ ausgeschaltet werden, kann die Notentriegelung des Magneten durchgeführt werden. Wird der Wählhebel danach wieder in „P“ geschaltet, ist dieser jedoch wieder in Stellung „P“ gesperrt.

Arbeitsablauf

- Feststellbremse anziehen.
- Wählhebelsmanschette auf beiden Seiten ausclipsen und nach oben abziehen -Pfeile-.
- Wählhebelsmanschette nach oben über den Griff stülpen.



Hinweis

Der Griff für Wählhebel braucht nicht ausgebaut zu werden, um die Notentriegelung zu betätigen.

- Zum Beispiel mit einem Schraubendreher -1- den Magnet für Wählhebelsperre in -Pfeilrichtung- entriegeln und in dieser Stellung halten.



Vorsicht!

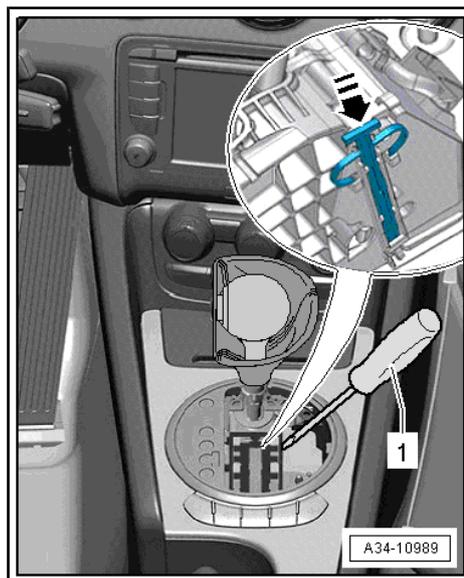
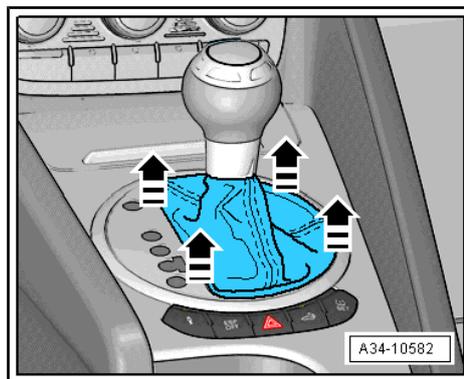
Die Funktionseinheit der Schaltbetätigung kann nur komplett ersetzt werden, d. h. wenn Teile der Funktionseinheit der Schaltbetätigung beschädigt werden, muss diese komplett getauscht werden.

- Der Magnet gibt den Wählhebel frei.
- Bei frei gegebenem Magnet Taste am Griff für Wählhebel drücken und Wählhebel aus „P“ ausschalten.



Hinweis

Wenn der Wählhebel jetzt jedoch wieder in „P“ geschaltet wird, wird er durch den Magnet für Wählhebelsperre wieder mechanisch in Stellung „P“ gesperrt. Der Magnet muss erneut entriegelt werden.

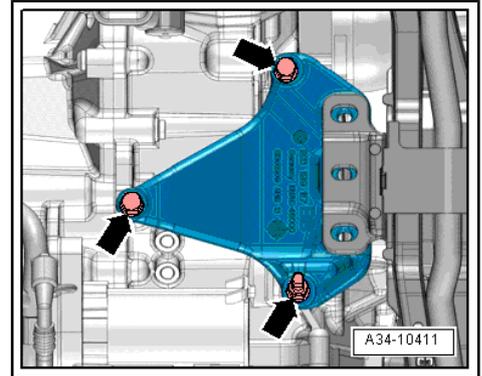


Getriebestütze ausbauen:



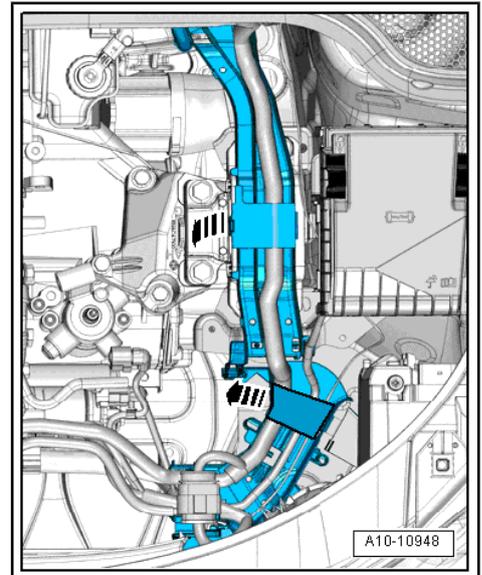
Für den Ausbau des Getriebelagers muss die Getriebestütze nicht ausgebaut werden.

- Schrauben -Pfeile- herausdrehen und Getriebestütze abnehmen.



Getriebelager ausbauen:

- Halter für Leitungsführung öffnen -Pfeile- und elektrische Leitungen zur Seite drücken.
- Leitungsführung ausclipsen.



- Schrauben -1- herausdrehen und Getriebelager -A- abnehmen.

Einbauen

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, beachten Sie dabei Folgendes:

- Anzugsdrehmomente
 => „5.1 Montageübersicht - Aggregatelagerung“, Seite 53 .



Ersetzen Sie Schrauben, die mit Weiterdrehwinkel festgezogen werden.

