



Audi A6
(2011-2018)



Instandsetzung 6 Gang Schaltgetriebe 0B1

Inhaltsverzeichnis

00 - Technische Daten	1
1 Kennzeichnung	1
1.1 Kennzeichnung Getriebe	1
2 Reparaturhinweise	3
2.1 Allgemeine Reparaturhinweise	3
30 - Kupplung	11
1 Kupplungsbetätigung	11
1.1 Montageübersicht - Kupplungsausrückung	11
1.2 Kupplungsausrückung in Stand setzen	15
2 Kupplung	17
2.1 Allgemeine Hinweise zur Kupplung	17
2.2 Montageübersicht - Kupplung	22
2.3 Kupplungsmodul aus- und einbauen	35
2.4 Kupplung aus- und einbauen	40
2.5 Verstellring der Kupplungsdruckplatte zurückstellen, „Fabrikat LuK“	49
2.6 Nadellager bzw. Kugellager für Zweimassenschwungrad ersetzen	51
34 - Betätigung, Gehäuse	57
1 Transport des Getriebes	57
2 Befestigung am Motor- und Getriebehalter	58
3 Getriebe zerlegen und zusammenbauen	60
3.1 Schematische Übersicht - Getriebe	60
3.2 Montageübersicht - Getriebe	61
3.3 Montageübersicht - Radsatz, Rücklaufgrad, Schaltbetätigung	66
3.4 Montageübersicht - Schaltgabeln	68
3.5 Getriebe zerlegen und zusammenbauen	70
3.6 Schaltwelle aus- und einbauen	94
4 Getriebegehäuse, Kupplungsgehäuse	97
4.1 Montageübersicht - Abschlussdeckel	97
4.2 Montageübersicht - Getriebedeckel	97
4.3 Montageübersicht - Getriebegehäuse	99
4.4 Abschlussdeckel in Stand setzen	101
4.5 Getriebedeckel in Stand setzen	103
4.6 Getriebegehäuse in Stand setzen	115
35 - Räder, Wellen	120
1 Räder und Wellen zerlegen und zusammenbauen	120
1.1 Montageübersicht - Radsatz	120
1.2 Radsatz zerlegen und zusammenbauen	122
2 Antriebswelle	134
2.1 Montageübersicht - Antriebswelle	134
2.2 Antriebswelle zerlegen und zusammenbauen	139
2.3 Zuordnung der Synchronringe 3. bis 6. Gang zu den Schiebemuffen	149
2.4 Synchronringe 3. Gang bis 6. Gang auf Verschleiß prüfen	151
3 Abtriebswelle	153
3.1 Montageübersicht - Abtriebswelle	153
3.2 Abtriebswelle zerlegen und zusammenbauen	159
39 - Achsantrieb, Ausgleichgetriebe	165
1 Dichtringe	165
1.1 Einbauorteübersicht - Dichtringe	165



1.2	Dichtring rechts ersetzen	167
1.3	Dichtring links ersetzen	168
1.4	Dichtring für Antriebswelle ersetzen	175
2	Achsantrieb	177
2.1	Montageübersicht - Achsantrieb	177
3	Ausgleichsgetriebe	180
3.1	Montageübersicht - Ausgleichsgetriebe	180
3.2	Flanschelle rechts aus- und einbauen	182
3.3	Flanschelle links aus- und einbauen	185
3.4	Vorspannung des Kugellagers für Flanschelle links prüfen und einstellen	190
3.5	Lagerbock und Kugellager für Flanschelle links ersetzen	197
3.6	Ausgleichsgetriebe aus- und einbauen	200
3.7	Deckel für Achsantrieb ersetzen	203
3.8	Ausgleichsgetriebe zerlegen und zusammenbauen	218
3.9	Ausgleichsgetriebe einstellen	227

1 - Kugelzapfen

- 25 Nm
- Lagerstelle für Kupplungsausrückhebel
-Pfeil A- mit Schmierfett
-G 000 100- fetten

2 - Zwischenstück

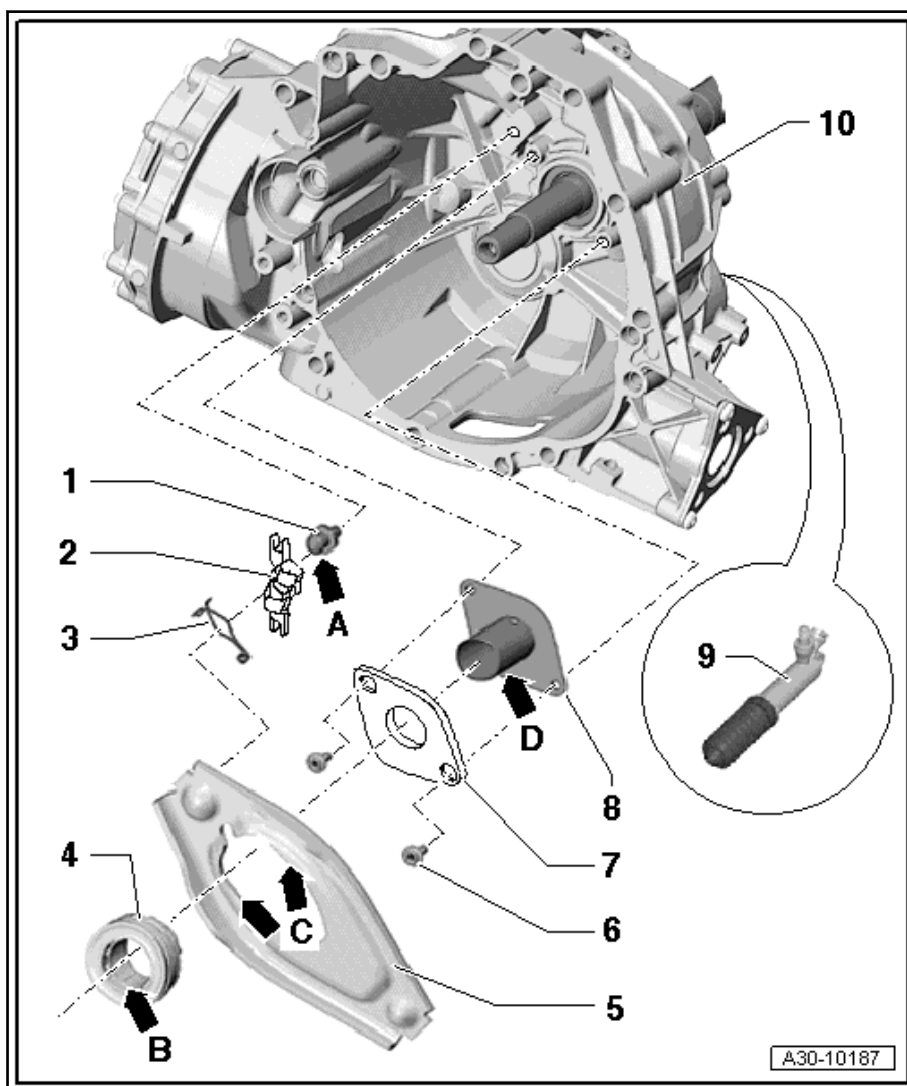
- bei Beschädigung ersetzen

3 - Haltefeder

- am Kupplungsausrückhebel einhängen

4 - Ausrücklager

- unterschiedliche Baustände
- Zuordnung ➔ Elektronischer Teilekatalog
- nicht auswaschen, nur abwischen
- laute Lager ersetzen



Hinweis

- ◆ Lagerstelle für Kupplungsausrückhebel reichlich mit Festschmierstoffpaste -G 000 150- fetten ➔ [Seite 14](#).
- ◆ Falls vorhanden, Fett in der Lagerstelle für Führungshülse -Pfeil B- entfernen - fettfreie Lagerung des Ausrücklagers auf der Führungshülse.

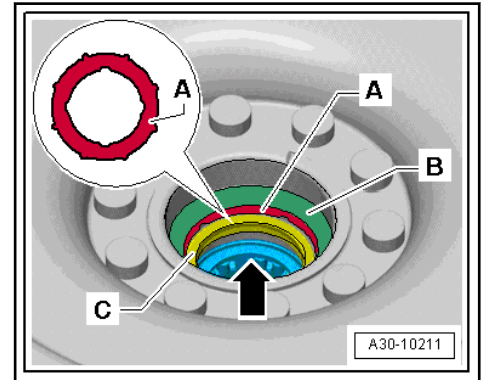
- Halteungen am Ausrücklager in den Ausrückhebel einrasten lassen
- aus- und einbauen ➔ [Seite 15](#)

Ausrücklager bis 02.2008

- Innendurchmesser -Pfeil B-: 34 mm
- Ausrücklager prüfen ➔ [Seite 13](#)

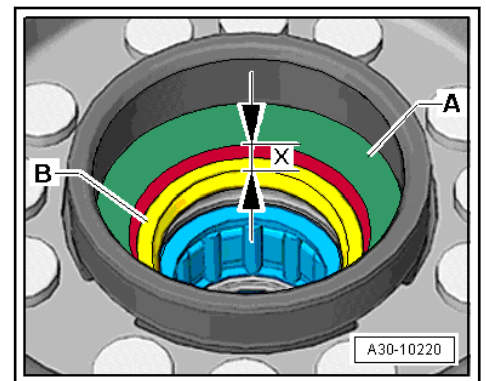
Ausrücklager mit Taumelddruckring - ab 02.2008

- Innendurchmesser -Pfeil B-: 36 mm
- Ausrücklager mit Taumelddruckring prüfen ➔ [Seite 14](#)



- Die „weiße“ Kunststoffscheibe -A- muss im Zweimassenschwungrad vorhanden sein. Sie muss sich unter der kupferfarbenen Gleitscheibe -B- und über dem Wellendichtring -C- befinden.
- Ist die „weiße“ Kunststoffscheibe -A- nicht mehr vorhanden, muss das Zweimassenschwungrad ersetzt werden.
- Verschleißmaß der Kunststoffscheibe -A- messen ⇒ [Seite 25](#)

Verschleißmaß der Kunststoffscheibe im Zweimassenschwungrad „Fabrikat Sachs“ messen



- Kupferfarbenen Gleitscheibe -A- und Wellendichtring -B- an der Messstelle reinigen.
- Gleitscheibe -A- in Richtung Wellendichtring -B- drücken.
- Dabei den Abstand -x- von der Oberseite der kupferfarbenen Gleitscheibe -A- zur Oberseite des Wellendichtrings -B- am Außenrand mit einem Tiefenmessschieber messen.
- Maß -x- min. 2,5 mm
- Ist das Maß -x- kleiner als 2,5 mm, muss das Zweimassenschwungrad ersetzt werden.

Nadellager im Zweimassenschwungrad prüfen bei Fahrzeugen mit 4-Zylinder TDI-Motor (außer 125 kW-TDI)

Ausbauen

- Kupplungsmodul ausbauen ⇒ [Seite 35](#) .

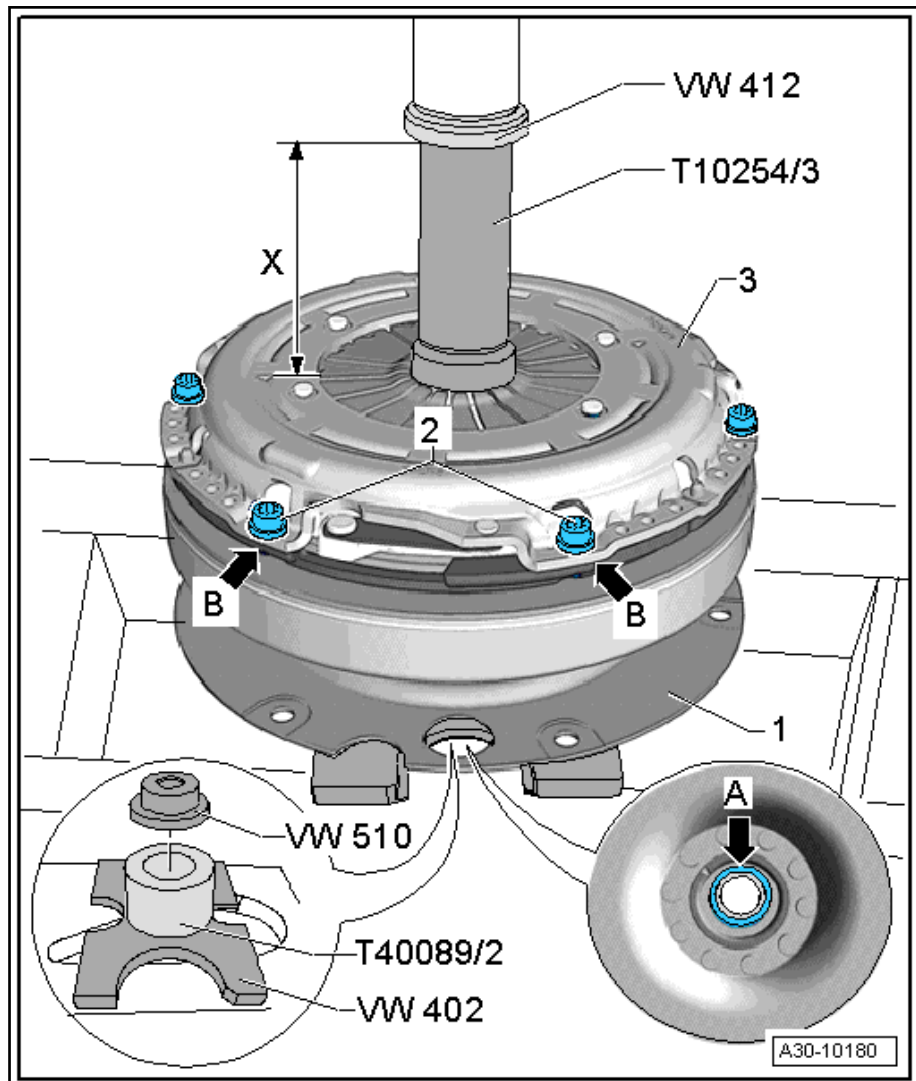
3 - Kupplungsdruckplatte

Vorsicht!
Beschädigungsgefahr der Kupplungsdruckplatte und des Zweimassenschwungrades.
Die Kupplungsdruckplatte -3- darf nur im vorgespannten Zustand ab- und angebaut werden.

Nicht vorgespannte Kupplungsdruckplatten verformen sich beim Lösen oder Festziehen der Schrauben -2-, was zu Anfahrrupfen führt.

Zum Vorspannen der Kupplungsdruckplatte -3- in der hydraulischen Presse darf das Zweimassenschwungrad nur über die Gleitscheibe -Pfeil A- abgestützt werden.

Wird das Zweimassenschwungrad am Übertragungsblech -1- abgestützt, wird dieses verformt und dadurch beschädigt. Das Zweimassenschwungrad muss dann ersetzt werden.



- Kupplungsmodul so aufsetzen, dass die Druckscheibe -VW 510- an der Gleitscheibe -Pfeil A- im Zweimassenschwungrad anliegt.
- Montagevorrichtung -T10254/3- auf die Federzungen der Kupplungsdruckplatte -3- stellen und mit der Presse betätigen.
- Betätigungsweg Maß -x- 8 ... 9 mm



Hinweis

Für den nächsten Arbeitsschritt wird ein zweiter Monteur benötigt.

- Alle 6 Schrauben -2- herausdrehen und Presse entspannen.
- Kupplungsdruckplatte -3- und Kupplungsscheibe abnehmen.