# Kabelbaum bzw. Leitungssatz im Automatikgetriebe 3,0TDi V6 tauschen

## Beitrag von „catweasle“ vom 18. Februar 2013 um 22:22

Hallo Zusammen,

ich versuch hier mal das Thema mit den undichten Getriebesteckern weiter zu erörtern! Meiner hat schon vor längerem angefangen nicht mehr so weich und genau zu schalten. Wenn mal ihn zügig ohne zu viel Gas (um den Gangwechsel in einen kleineren zu vermeiden) ließ sich das aushalten.
Nachdem mein freundlicher immer gesagt hat da ist nix, ist ein Monteur beim Intranet VW/Audi zu durchsuchen auf die undichten Stecker gestoßen. Die haben wir dann sauber gemacht und der Fehler war weg. Dieses Vorgehen hat aber nicht lange gehalten und ich habe immer wieder mal sauber gemacht. Schon vor längerer Zeit habe ich mit dem Gedanken gespielt die Kabelbäume im Getriebe zu wechseln, bin aber nie an die Teilenummern gekommen. Reparieren können sie auch nicht und sagten mir ich solle zu einem Getriebespezialisten gehen.

Die habe ich jetzt und werde wenn alles klar geht Morgen oder Übermorgen bestellen.
Wenn ich alles zusammen habe brauche ich folgende Teile:

09D 321 181 B Dichtring Ölwanne
09D 321 379 Dichtring Ölwanne
09D 325 435 Ölsieb
09D 321 371 Dichtung Ölwanne
09D 927 363 E Leitungssatz für 6Gang Automatikgetriebe, 14 polig
09D 927 363 D Leitungssatz für 6Gang Automatikgetriebe, 8 polig
7L0 971 771 Adapter Leitungssatz

Alles Zusammen für knapp 350€ + MWST

Habe ich außer dem Öl was vergessen? Ich brauche G055 025, da geht auch das Fuchs Titan 4400 ATF. Ich komme an G 052 990 dran. Geht das auch? Ich warte jetzt noch auf eine Info von Kompessol, die hatten heute schon zurückgerufen, ich war aber leider nicht da.

Was ist mit dem Leitungssatz zum Getriebesteuergerät unter dem Beifahrersitz, das Steuregerät habe ich eben ausgebaut und auch der Stecker ist voll Öl L. Das Steuergerät habe ich auseinander geschraubt und das ist von innen wohl noch nicht Ölbeaufschlagt. Der Kabelbaum ist leider nicht einzeln und mündet in einen Größeren. Das geht also nicht so einfach zu tauschen.

Hat Jemand eine Idee?

Hier ein paar Bilder:
Stecker_8polig.jpgStecker_14polig.jpgSteuergeraet_1.png

Weitere Fragen:
- weiß jemand wie die Buchse am Getriebe befestigt ist? Geschraubt von innen?
- Kann man den Stecker noch irgendwie von innen zusätzlich abdichten? Sonst ist das ja vorprogrammiert das es wieder auftreten kann! oder?

Bin mal gespannt!

Viele Grüße
Catweasle

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 19. Februar 2013 um 10:09

Hallo Gemeinde,

- das mit der Ölfreigabenummer habe ich geklärt, es muss und darf nur die G 055 025 A2 verwendet werden. Die Nette Dame hat zurückgerufen!

- Nach dem Zusammenbau Gestern Abend bin ich ne Runde gefahren und es scheint jetzt alles Ok zu sein, Heute Morgen zur Arbeit auch alles OK, leider wird das wohl nicht Lange halten. Ich muss das jetzt aber schnell über die Bühne bekommen, weil ich in 2 Wochen 3500km mit dem Dicken in Urlaub will. Ach ja meine Frau fährt auch mit

- hat jemand eine Vorlage wie so eine Adaptionfahrt dürchgeführt werden soll, mit welchen Fahrmanövern usw.?

Gruß
catweasle

---

## Beitrag von „curio“ vom 19. Februar 2013 um 10:30

Ähmm, mal so überlegungstheoretisch:

Wie kommt denn das Öl in den Kabelbaum? Da bleibt doch an sich nur eine direkte Leckage durch Kapillarspalte entlang der Steckkontakte aus dem Getriebe. Die werden aber mit einem neuen Kabelbaum nicht beseitigt, also müsste das Problem in absehbarer Zeit wieder auftreten. Vielleicht kann man die Stecker selbst gründlich entfetten und dann eine dünne Schicht Silikon oder anderer Dichtmasse um die Kontakte legen? Alternativ könnte man auch erstmal die Stecker an den Kabelaustrittspunkten Versiegeln, dann müßte zumindest das Steuergerät trocken bleiben. Wenn die Stecker nicht direkt am Getriebe sind, sondern noch ein Stück Kabel dran ist, könnte man da auch die Umwicklung lösen und ein wenig Luft um die Kable schaffen, würde die Kapillarwirkung ebenfalls aufheben..

Interessantes Problem, Viel Erfolg

Achim

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 19. Februar 2013 um 12:16

> Zitat von curio
>
> Ähmm, mal so überlegungstheoretisch:
>
> Wie kommt denn das Öl in den Kabelbaum? Da bleibt doch an sich nur eine direkte Leckage durch Kapillarspalte entlang der Steckkontakte aus dem Getriebe. Die werden aber mit einem neuen Kabelbaum nicht beseitigt, also müsste das Problem in absehbarer Zeit wieder auftreten.
>
> Interessantes Problem, Viel Erfolg
>
> Achim

- JA, das Öl geht durch die Buchse deren Anfang im Inneren des Getriebes liegt in die einzelnen Kabel. Das kann dann auch nur durch Kapilarwirkung wie durch ein Rohl ziehen.
- Ich will ja den inneren Kabelbaum tauschen, damit ist wenn es wieder genau so wäre für 120000km Ruhe. Ich würde natürlich gerne eine Möglichkeit der zusätzlichen Abdichtung haben, aber wie?

> Zitat

> [INDENT]Vielleicht kann man die Stecker selbst gründlich entfetten und dann eine dünne Schicht Silikon oder anderer Dichtmasse um die Kontakte legen? Alternativ könnte man auch erstmal die Stecker an den Kabelaustrittspunkten Versiegeln, dann müßte zumindest das Steuergerät trocken bleiben. Wenn die Stecker nicht direkt am Getriebe sind, sondern noch ein Stück Kabel dran ist, könnte man da auch die Umwicklung lösen und ein wenig Luft um die Kable schaffen, würde die Kapillarwirkung ebenfalls aufheben..
> [/INDENT]

Ich bin ein bisschen Vorsichtig, das Getriebe auch wegen zweimaligen Ölwechsel zu öffnen. Wenn ich versuche die Buchse auszubauen und zu reinigen, geht dann was kaputt stehe ich da. Daher die Teile daliegen haben und einbauen.
Die Idee ist trotzdem nicht so abwägig.

Gruß
Guido

---

## Beitrag von „macko“ vom 19. Februar 2013 um 12:29

Hallo Guido,

interessante Reparatur, die Du da durchführst. Wenn Du noch mehr Bilder gemacht hast, könntest Du / Wir ggf eine kurze EBA erstellen und in unserem FAQ Bereich einstellen...

Schöne Grüsse,
Marco

---

## Beitrag von „curio“ vom 19. Februar 2013 um 12:32

..hab ich noch vergessen:

kann auch durch die Kapillaren der einzelnen Kupferfäden im Kabel kommen, da würde ein wenig lötzinn helfen

Viel Erfolg

Achim

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 19. Februar 2013 um 12:47

> Zitat von macko
>
> Hallo Guido,
>
> interessante Reparatur, die Du da durchführst. Wenn Du noch mehr Bilder gemacht hast, könntest Du / Wir ggf eine kurze EBA erstellen und in unserem FAQ Bereich einstellen...
>
> Schöne Grüsse,
> Marco

Hallo Marco,

werde ich versuchen. Das ist auch der Grund, dass ich ein neues Thema dazu aufgemacht habe, weil ich schon lange Infos um dieses Problem suche. Aber nichts direktes zu diesem Thema gefunden habe.

Jetzt muß ich wohl mit den Möglichkeiten die mir zur Verfügung stehen versuchen Pionierarbeit zu leisten. Nur so kann ein Forum mit Leben gefüllt werden. Ich habe ja auch schon sehr viel gelesen und auch angewendet. Jetzt gebe ich was zurück.

Das größte Problem dabei habe ich mit dem freundlichen, hilfe war das bislang nicht so wirklich und das , mache ich nicht.

Gruß
Guido

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 19. Februar 2013 um 12:49

> Zitat von curio

> ..hab ich noch vergessen:
>
> kann auch durch die Kapillaren der einzelnen Kupferfäden im Kabel kommen, da würde ein wenig lötzinn helfen
>
> Viel Erfolg
>
> Achim

Klasse die Idee mit dem Lötzinn! Danke biggrin: Image not found or type unknown

Gruß
Guido

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 20. Februar 2013 um 19:06

Hallo,

würde bei mir auch gern mal die Stecker anschauen. Sind sie schwer abzubekommen oder gibt es da einen Kniff?

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 20. Februar 2013 um 19:17

> Zitat von coldplay68
>
> Hallo,
>
> würde bei mir auch gern mal die Stecker anschauen. Sind sie schwer abzubekommen oder gibt es da einen Kniff?

Hallo Coldplay68,

abzubekommen nein! Du musst nur aufpassen, dass du diese Lasche, die man zurückdrücken muss nicht kaputt machst.

Gruß
Catweasle

## Beitrag von „coldplay68“ vom 20. Februar 2013 um 19:37

> Zitat von catweasle
>
> Hallo Coldplay68,
>
> abzubekommen nein! Du musst nur aufpassen, dass du diese Lasche, die man zurückdrücken muss nicht kaputt machst.
>
> Gruß
> Catweasle

Danke Catweasle,

dann werd ich es mir mal anschauen. Hoffe bekomme das auch ohne Bühne und hochbocken hin.

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 20. Februar 2013 um 20:14

> Zitat von coldplay68
>
> Danke Catweasle,
>
> dann werd ich es mir mal anschauen. Hoffe bekomme das auch ohne Bühne und hochbocken hin.

Hallo,

das kommt darauf an, wenn du Luftfederung hast, kannst du ganz hochfahren, dann das Fahrwerk sperren und du kommst komfortabel drunter. Aber Achtung, du musst dann Böcke druntstellen, nicht das sein Eigenleben deines kostet. 😆

Gruß
catweasle

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 20. Februar 2013 um 20:28

> Zitat von catweasle
>
> Hallo,
>
> das kommt darauf an, wenn du Luftfederung hast, kannst du ganz hochfahren, dann das Fahrwerk sperren und du kommst komfortabel drunter. Aber Achtung, du musst dann Böcke druntstellen, nicht das sein Eigenleben deines kostet.
>
> Gruß
> catweasle

Nö, keine Luftfederung , aber hab auch schonmal wegen Mittellager drunter gelegen.
Tun mir halt ne Woche lang die Knochen weh. :biggrin:

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 21. Februar 2013 um 11:31

Moin.moin.

noxh ne kurze Frage:
Kann ich die Stecker, egal ob am St.gerät oder am Getriebe, einfach so abziehen ohne Fehlermeldung danach?
Zündung aus mal vorausgesetzt.

Danke schon mal...

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 21. Februar 2013 um 13:23

> Zitat von coldplay68
>
> Moin.moin.

> noxh ne kurze Frage:
> Kann ich die Stecker, egal ob am St.gerät oder am Getriebe, einfach so abziehen ohne Fehlermeldung danach?
> Zündung aus mal vorausgesetzt. 🙂
>
> Danke schon mal...

Hi,

ja das geht! Zündung aus und auch nicht zwischendurch an machen!

Gruß
catweasle

---

## Beitrag von „Django“ vom 21. Februar 2013 um 13:42

Hallo,

ich will ja die Euphorie nicht allzu stark bremsen, aber...

Vor eineinhalb Jahren hatte ich genau die gleichen Probleme mit den ruppigen Gangwechseln und dem unsauberen Schalten. Mein Freundlicher hat nach langem Hin und Her und Gerätsel und Studium verschiedener Intranet-Dokumentationen von VW und Audi letztendlich genau diese Maßnahme zur Fehlerbehebung bei Audi gefunden. Es wurde der Kabelbaum getauscht, vom Prozedere genau das, was Du vorhast. Lt. Aussage des Intranets und somit des Freundlichen kommt das Problem wohl durch Wasserpartikel im Getriebeöl. Es war nach der Reparatur eine ganz Zeit Ruhe, jetzt, nach ca. 45000 km, geht das ganze wieder los. Mal schauen, ob das über die Garantie läuft, die ich auf die Reparatur bekommen habe, lt. Freundlichem gab es damals auch zwei Jahre auf die Arbeiten und Teile. Schön ist das jedenfalls nicht...

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 21. Februar 2013 um 13:55

> Zitat von Django

> Hallo,
>
> ich will ja die Euphorie nicht allzu stark bremsen, aber...
>
> Vor eineinhalb Jahren hatte ich genau die gleichen Probleme mit den ruppigen Gangwechseln und dem unsauberen Schalten. Mein Freundlicher hat nach langem Hin und Her und Gerätsel und Studium verschiedener Intranet-Dokumentationen von VW und Audi letztendlich genau diese Maßnahme zur Fehlerbehebung bei Audi gefunden. Es wurde der Kabelbaum getauscht, vom Prozedere genau das, was Du vorhast. Lt. Aussage des Intranets und somit des Freundlichen kommt das Problem wohl durch Wasserpartikel im Getriebeöl. Es war nach der Reparatur eine ganz Zeit Ruhe, jetzt, nach ca. 45000 km, geht das ganze wieder los. Mal schauen, ob das über die Garantie läuft, die ich auf die Reparatur bekommen habe, lt. Freundlichem gab es damals auch zwei Jahre auf die Arbeiten und Teile. Schön ist das jedenfalls nicht...

Hallo Django,
- als erstes bin ich ja schon mal positiv gestimmt, das der Fehler auch dadurch behoben werden kann. Meiner hatte das auch über Audi gefunden, wollte das aber nicht reparieren, da soll ich zum Getriebespezialisten.
- das das wieder kommen kann ist mir auch klar, daher bin ich ja auch an einer Lösung, des weiteren Abdichten des Steckers interessiert.

- dann leiten also die Wasserpartikel im Öl? Im Getriebe? oder erst wenn es ausgetreten ist und sich im Stecker oder Kabelbaum befindet? Sonst würde ja auch ein Ölwechsel zumindest für kurze Zeit abhilfe schaffen.

Sind denn deine Stecker wieder voller Öl, ich meine außen am Getriebe?
War der Kabelbaum zum Steuergerät auch voller Öl?
War dein Steuergerät auch versaut?

Danke für eine Rückmeldung und Gruß
catweasle

---

## Beitrag von „Django“ vom 21. Februar 2013 um 14:24

Hi,

> Zitat von catweasle

> - dann leiten also die Wasserpartikel im Öl? Im Getriebe? oder erst wenn es ausgetreten ist und sich im Stecker oder Kabelbaum befindet? Sonst würde ja auch ein Ölwechsel zumindest für kurze Zeit abhilfe schaffen.

So wie ich ihn verstanden habe, entstehen, warum und wie auch immer weiß ich nicht, im Öl im Getriebe Wasserpartikel, die dann in den Stecker bzw. die Leitungen ziehen. Diese führen dann zu Fehlinformationen. Daher mussten die kompletten Kabelbäume getauscht werden. Der Ölwechsel war die erste Maßnahme, das hat aber nicht wirklich was gebracht.

> Zitat von catweasle
>
> Sind denn deine Stecker wieder voller Öl, ich meine außen am Getriebe?

Habe ich noch nicht geschaut, merke es in der letzten Zeit auch nur nach langen Autobahnfahrten mit konstanten Geschwindigkeiten in Fahrstufe D6. Beim Abbremsen (Abfahrt etc.) und Runterschalten in D4 kommt es dann zum "Schlag". Und den kenne ich nur zu gut

> Zitat von catweasle
>
> War der Kabelbaum zum Steuergerät auch voller Öl?
> War dein Steuergerät auch versaut?

Ich hoffe, ich gebe das korrekt wieder: Im Inneren des Getriebes ist das wohl alles permanent mit dem Öl in Kontakt und auch normal. Somit aber dann wohl auch irgendwann mit den Wasserpartikeln (was nicht mehr normal wäre). Das Steuergerät wurde meines Wissens nicht getauscht, sondern nur gereinigt.

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 21. Februar 2013 um 16:45

> Zitat von Django
>
> Hi,
> Daher mussten die kompletten Kabelbäume getauscht werden.

Hi Stefan,

Danke für die Info, aber der Kabelbaum vom Getriebe zum Steuergerät ist doch nicht getauscht worden, Oder? Mein freundlicher meinte der ist nicht einzeln und nur als Hauptkabelbaum für 12kilo€ zu bekommen. Mal abgesehen vom Aufwand, den Dicken fast komplett zu zerlegen.

Danke und Gruß
Guido

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 21. Februar 2013 um 16:50

Hat jemand den bzw. die Kabelbäume im inneren schon mal gesehen und könnte abschätzen ob reinigen mit abdichten eine Möglichkeit wäre, oder ist das unmöglich?

Danke und Gruß
Guido

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 23. Februar 2013 um 12:45

Moin moin erstx,

und Mist, bekomme die Abdeckung unten am Fahrersitz vom ATM Steuergeraet
nicht ab. Bewegt sich kein bisschen. Da hilft kein druecken, ziehen u ruetteln.
Habs nach Anleitung ausm Netz versucht. Vielleicht isses auch zu kalt fuer
meine alten Knochen.

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 23. Februar 2013 um 17:06

> Zitat von coldplay68
>
> Moin moin erstx,

> und Mist, bekomme die Abdeckung unten am Fahrersitz vom ATM Steuergeraet nicht ab. Bewegt sich kein bisschen. Da hilft kein druecken, ziehen u ruetteln.

Hallo Coldplay,

wenn du zwei dünne Schraubendreher an der Seite wo die Schräge ist, drückst du damit zwei Laschen und kannst es rausziehen.
Ist leider ein bisschen gefummel, hatte ich auch.
Das ist ja das untere von den zwei Steuergeräten ubereinander.

Ich hatte die Schublade raus gemacht und erst dann gesehen wo die Laschen sitzen.

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 23. Februar 2013 um 17:10

So,

ich fang jetzt gleich an, bin im Betrieb, lasse noch gerade ein bissschen den Schnee abschmilzen und dann geht es los.

Drückt mir die Daumen das alles klappt. Bilder von den Neuteilen mache ich gleich und stelle die dann Heute Abend ein. Die Buchsen noch irgendwie vonn innen abzudichten ist wohl so wie ich das sehe nicht möglich. Auch mit Temperaturbeständigem Silicon traue ich mich nicht, wenn davon was abgeht habe ich nachher das Getriebe in Fritten.

Melde mich Spät am Abend nochmal.

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 23. Februar 2013 um 23:21

So, hier mal ein paar Bilder!

Bin noch nicht ganz fertig, mache Morgenfrüh weiter. Die Kabelsätze sind raus und getauscht, das waren Rund 2,5h Arbeit. Ich lasse das Öl jetzt noch über Nacht abtropfen.

offen_3.jpgoffen_2.jpgoffen_1.jpgoffen_4.jpgStecker_1.jpgStecker_2.jpgWanne_1.jpg
Wanne_2.jpg

Weitere Bilder folgen!

Eine komplette Beschreibung, mache ich später!

Überlege gerade wie ich dann das Öl genau auffülle:
- zuerst ein paar Liter rein?
- dann laufen lassen und alle Fahrstufen für ein paar sekunden durchschalten
- weiter auffüllen und die Temperatur im Auge behalten?

Was sagt Ihr?

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 24. Februar 2013 um 22:43

Hallo Zusammen,

Also, es ist wie folgt abgelaufen:
- wie schon unten beschrieben Kabelsätze getauscht
- alles wieder zusammengebaut
- 3,8L Öl im Stand aufgefüllt
- Motor gestartet und alle Fahrstufen für etwa 5sec. durchgeschaltet
- weiter Öl aufgefüllt ca. 2,5L
- Laptop angeschlossen und Getriebeöltemperatur eingeblendet
- soweit aufgefüllt, bis bei 35°C Öl rausgelaufen ist
- Stopfen zugeschraubt und gefahren!
- :biggrin: er läuft und schaltet sauber, die Zeit die er beim raufschalten im Wandlerbetrieb war, ist wesentlich kürzer, auch beim Schalten ruckelt er nicht mehr.

Ich möchte aber trotzdem das Getriebe zurücksetzen und die Adaptionsfahrt durchführen. Kennt niemand die Fahrmanöver bzw. Zyklen. Ich finde nichts im Netz , kommt gebt Euch einen Ruck!

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 28. Februar 2013 um 07:40

Hallo Gemeinde,

hat denn niemand das Selbsstudienprogramm 367 ????? von Audi Q7, ist das selbe Getriebe 09D wie im Touareg. Auf der Seite 59 steht das mit der Adaptionsfahrt.

Ich möchte Morgen nach Kroatien fahren 1400km

## Beitrag von „catweasle“ vom 11. März 2013 um 10:01

Hallo Gemeinde,

bin wiedre zurück und habe 3500km ohne Probleme gefahren.

Leider habe ich die Adaptionsfahrt noch nicht durchgeführt, traute mich im Ausland nicht. Wenn ich die hinter mir habe berichte ich wieder. Nur den Reset über das Gaspedal habe ich mal versucht und es war schon ein bisschen anders, ist aber schwer zu beschreiben.

Das ssp 367 habe ich mittlerweile bekommen, Danke nochmal an den betreffenden.

---

## Beitrag von „Deberius“ vom 23. August 2013 um 12:14

Hallo Guido,

nochmal danke für deinen Bericht. Wie sieht es bei dir aus? AG hält? Adaption hat funktioniert?

Wie schon per PN besprochen wird bei mir eine Revision des AG's bald anstehen. Die Fehlersuche kommt noch.
Im Zuge meiner Recherchen gibt es viele Faktoren die da reinfuchsen können:

- AG-Öl
- Motormanagement (u.a. auch der LMM)
- Kabelbaum
- Gaspedalgeber (G79/G185)
- Getriebeöltemperaturgeber G93
- Die Geber 1 G193 und Geber 2 G194 für Hydraulikdruck
- Magnetschalter N90, N92, N282 (gehört zum Schieberkasten)

aber auch: Geber G182, G195 (Drehzahl)

Wenn man noch berücksichtigt, dass bei Spannungsproblemen seitens Batterie, oder LM diese Faktoren keine richtigen Daten liefern können, wirds besonders lustig
Da ich noch mit Ruhestromproblemen zu kämpfen habe, werde ich erst nach Lösung, das AG angehen.

p.s.: Wenn ich fragen darf: Wo hast du das Öl (G 055 025 A2) besorgt? Welche Marke?

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 24. August 2013 um 09:44

> Zitat von Deberius
>
> Wenn ich fragen darf: Wo hast du das Öl (G 055 025 A2) besorgt? Welche Marke?

Hallo,

Fuchs Titan ATF 4400

--> z.B.:
http://www.motoroel.com/titan-atf-4400titan-atf-4400.html

SG
Alevuz

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 29. September 2013 um 21:00

> Zitat von Deberius
>
> Hallo Guido,
>
> nochmal danke für deinen Bericht. Wie sieht es bei dir aus? AG hält? Adaption hat funktioniert?
>
> Wie schon per PN besprochen wird bei mir eine Revision des AG's bald anstehen.
>
> p.s.: Wenn ich fragen darf: Wo hast du das Öl (G 055 025 A2) besorgt? Welche Marke?

Hallo Deberius,

sorry das ich nicht früher geantwortet habe, aber ich war länger im Ausland, dort Probleme mit Mails und jetzt war meine liebste im Krankenhaus.

Aber zu deinen Fragen:

- ja, hat alles funktioniert, obohl ich vor der Adaptionsfahrt ein wenig Respakt hatte.
- ich habe Kompressol ATF JP verwendet. Das habe ich über den Betrieb besorgt, bzw, den Kontakt hergestellt. War alles sehr easy.

Mittlerweile ca. 8000km gefahren.

Viele Grüße
Guido

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 14. Dezember 2013 um 18:27

Guten abend allerseits,

bei mir ist das Steckergehäuse an sich etwas undicht und wird immer wieder etwas feucht.
Kann ich den Stecker am Getriebe abschrauben und die Dichtung einfach wechseln,
oder kommt mir dann das Getriebeöl entgegen?

Danke schonx...

LG Franky

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 16. Dezember 2013 um 12:08

Hallo Franky,

ich meine nicht, die liegen recht hoch. Ich würde den Stecker Vorsichtig lösen und versuchen.

Ich habe gerade auch schon mal die anderen Bilder durchgesehen, ob ich das fotografiert habe. Leider nein! Aber aus der Erinnerung sollte das gehen.

---

## Beitrag von „coldplay68“ vom 15. Februar 2014 um 21:03

Servus allerseits.

frag einfach mal hier. bevoe ich was eigenes aufmache.
Braeuchte nur mal die Schluesselgroesse fuer die grosse
Auffuellschraube am Automatikgetriebe.
Danke schonmal...

Gruessle...

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 17. Februar 2014 um 09:25

> Zitat von coldplay68
>
> Servus allerseits.
>
> frag einfach mal hier. bevoe ich was eigenes aufmache.
> Braeuchte nur mal die Schluesselgroesse fuer die grosse
> Auffuellschraube am Automatikgetriebe.
> Danke schonmal...
>
> Gruessle...

Hi,

sorry, da kann ich nicht 100% weiterhelfen, aber aus dem Gedächnis meine ich war das ein 8er oder 10er Inbus. Das müsstest du aber gut sehen können wenn man sich drunter legt. Wenn du keine LF hast, dann eine Seite auf einen Bürgersteig und dann sollte man das sehen.

Gruß
Guido

---

## Beitrag von „ihtie“ vom 2. Februar 2015 um 07:38

> Zitat von coldplay68
>
> Guten abend allerseits,

> bei mir ist das Steckergehäuse an sich etwas undicht und wird immer wieder etwas feucht.
> Kann ich den Stecker am Getriebe abschrauben und die Dichtung einfach wechseln,
> oder kommt mir dann das Getriebeöl entgegen?
>
> Danke schonx...
>
> LG Franky

Hallo,

hat das mit dem Abdichten des Steckers funktioniert? Wie hast du das hinbekommen?

Danke, mfG.

---

## Beitrag von „ihtie“ vom 8. Februar 2015 um 09:12

Hallo,
wollt mal eben was dazu sagen.
Bei mir (V6 TDI von 2006, 160 Tkm) war auch das Öl bis zum GSG unterm Sitz hoch gelaufen. Selbst der Boden unterm Sitz war ölfeucht. Habe alles gereinigt und die Leitungen mit Bremsenreiniger geflutet und es geht erst mal wieder. Wird aber icht lange gut gehen, denke ich. Das Abdichten der Stecker am Getriebe von außen wird nicht helfen. Das Öl kommte ja innen durch den Stecker in die Leitungen hinein. Da helfen nur neue Kabelsätze im Getriebe. Denkbar wäre noch, dass man die Einzelnen Kabel alle einzeln verlötet, damit die Kapillare durch die flexiblen Leitungen unterbrochen werden. Fragt sich nur, ob die störenden Einflüsse schon an den Steckverbindungen am Getriebe entstehen, oder erst am Stecker des GSG.
Dürfte wohl so ziemlich jedes Fahrzeug betroffen sein. Ich bin mir sicher, dass hier reihenweise umsonst (nicht kostenlos) Getriebe getauscht, Schieberkästen und Getriebeöle gewechselt wurden, obwohl nur die blöden Stecker undicht waren.
Viel Erfolg beim reparieren!
MfG

---

## Beitrag von „Darragh“ vom 8. Februar 2015 um 12:59

> Zitat von ihtie

> [...] Fragt sich nur, ob die störenden Einflüsse schon an den Steckverbindungen am Getriebe entstehen, oder erst am Stecker des GSG. [...]

Hallo zusammen

Meine Meinung dazu ...

Der Kabelbaum beginnt im Innern des Getriebes direkt an den Magnetventilen.
Davon gibt es (so glaube ich) 11 Stück im Schiebekasten und alle sind mit einem Stecker an diesen verbunden, welche von Haus aus im ATF-Öl "baden".

Folglich dürfte Öl, welches sich am Stecker des GSG ansammelt, auch nicht zu irgend welchen Störungen betreffend des Schaltverhaltens des Getriebes führen.
Öl ist zudem auch ein guter Isolator.

Zudem müsste das Öl dann auch noch durch die beiden Stecker am Getriebe in den Kabelbaum zum GSG gelangen.
Sollte das geschehen, so wäre es für mich wahrscheinlicher, das dieser Kabelbaum vom Getriebe zum GSG nicht resistent für Öle ist und somit die Isolierung der einzelnen Litzen durch das Öl zersetzt wird.

Auch wäre Kondenswasser im Getriebe eine mögliche Fehlerquelle....

Nun ja, ist halt nur so ein Gedanke ....

---

## Beitrag von „ihtie“ vom 8. Februar 2015 um 14:52

Genau, Öl ist ein Isolator. Das Öl hat außerdem gute Kriecheigenschaften. Es setzt sich in den Steckern zwischen die Kontakte und verursacht Störungen im Stromfluß. Öl im Stecker = nix gut!

---

## Beitrag von „Klawi“ vom 23. August 2015 um 17:34

Hallo Leute,
bei meinem T1 BJ 2007, 150.000km gelaufen tritt seit neuestem das Phänomen auf das beim

Schalten unter Last vom 5 in den 6 Gang ein hartes Schlagen auftritt.

Getriebekennbuchstabe JXX.

Nach dem Besuch beim Freundlichen wurde folgende Diagnose gestellt:

Irgendein Kabelbaum am Getriebe ist mangelhaft abgedichtet und Getriebeöl verschmiert die Kontakte.

Fazit: Neuer Kabelbaum soll eingebaut werden und Steckverbinder müssen gesäubert werden.
Kosten 1500€

Es gibt wohl eine TPI dazu: Nr. 20 22 46/4

Hat jemand Erfahrung mit der Reparatur? Oder kann mir evt. sogar die TPI dazu zukommen lassen.

Ist das Schlagen danach behoben? Erfahrungen und Meinungen höchst willkommen.

Ansonsten überlege ich die Kiste zu verkaufen - Man liest ja so einige Horrorgeschichten dazu....

VG
Klawi

---

## Beitrag von „coala“ vom 23. August 2015 um 19:06

Servus Klawi,

habe die Themen zwecks Bewahrung der Übersichtlichkeit zusammengeführt. In Beitrag # 1 findest du die benötigten Teile(nummern) und auch sonst ist hier so ziemlich alles behandelt.

Grüße
Robert

---

## Beitrag von „Klawi“ vom 24. August 2015 um 18:28

Vielen herzlichen Dank für die schnelle Reaktion.

Die Reparatur scheint ja erfolgsversprechend zu sein.

Trotzdem habe ich die Kiste für 13.000€ / PLZ: 58509 mal bei mobile eingestellt.
Wer will, kann ihn kaufen, will ihn keiner, lass ich ihn reparieren.

VG
Klawi

---

## Beitrag von „Klawi“ vom 3. August 2016 um 11:25

Hallo Leute,

ich habe den Kabelbaum (1300€) erneuern lassen, leider ist das Problem nicht behoben. Es ist genauso wie vorher. Die VW Werkstatt erzählt mir das das Öl durch den Hauptkabelbaum nachläuft und in das Steuergerät eindringt und das das Ruckeln unter Last daher kommt.

Ein Austausch des Steuergeräts (ca. 800€) würde keinen Sinn machen, da das Öl trotzdem nachläuft und das neue Steuergerät wieder kaputt geht.
Die können mir also nicht weiterhelfen! Weiß hier noch einer Rat? Hat jemand einen Werkstatttipp die sich damit auskennen??

Bereits durchgeführte Arbeiten siehe Bild

VG
Klawi

---

## Beitrag von „Darragh“ vom 3. August 2016 um 13:13

Hallo KLawi

Lass mal Geber G193 und G194 im Schiebekasten auf Funktion überprüfen.
Die Sensoren sind beide baugleich und überwachen den ATF-Öldruck.
Dadurch wird verhindert, dass Kupplungen die nicht laut Schaltprogramm geschlossen sein sollen, vorzeitig oder zu spät schliessen.

Die Sensoren sind Membrandruckschalter, die bei zu hohem Druck (Drehzahl) die innenliegende Membrane durchbiegt, die wiederum einen elektrischen Stromkreis schließt.

Das Schaltsignal überwacht die Kupplung Steuerung.

Falsche oder fehlende Signale können Auswirkungen auf die Steuerung des Getriebes haben.

---

## Beitrag von „Klawi“ vom 5. August 2016 um 13:52

Hallo Darragh,

danke für den Hinweis. Glaubst Du die Aussage nicht, das der Defekt durch nachlaufendes Öl aus dem Kabelbaum ins Steuergerät verursacht wird? Kann man den irgendwie abdichten?

---

## Beitrag von „Divetwins“ vom 27. November 2017 um 17:19

Habe gerade das gleiche Problem.
Getriebe Gespült brachte nur geringe Verbesserung. Schaltstöße waren immer noch zeitweise da.
Was mir aufgefallen is wenn er im 5. Gang war zeigte er bereits den 6. an.
Stecker gezogen und siehe da. Ganz verölt die Teile. Jetzt mal gereinigt und am WE wird das Steuergerät kontrolliert.
Hoffe das Problem so in den Griff zu bekommen.

Werde weiter berichten.

---

## Beitrag von „Divetwins“ vom 15. Dezember 2017 um 10:17

Stecker reinigen hat leider keine Verbesserung gebracht. Wird mich mal rund um das Thema LMM einlesen bevor ich an Schieberkasten Tausch denke.

---

## Beitrag von „Divetwins“ vom 1. Februar 2018 um 11:01

> Zitat von catweasle
>
> [...] Schon vor längerer Zeit habe ich mit dem Gedanken gespielt die Kabelbäume im Getriebe zu wechseln, bin aber nie an die Teilenummern gekommen. [...]
>
> 09D 927 363 E Leitungssatz für 6Gang Automatikgetriebe, 14 polig
> 09D 927 363 D Leitungssatz für 6Gang Automatikgetriebe, 8 polig
> 7L0 971 771 Adapter Leitungssatz

Wo hast du die Kabelsätze gekauft?

---

## Beitrag von „catweasle“ vom 4. Februar 2018 um 21:11

Hallo Harry,

hast eine PN.

Und für die anderen Interessierten "bei einem ganz normaln VW Vertragshändler"

Gruß
Guido

---

## Beitrag von „Jonnonius“ vom 14. Februar 2021 um 19:12

Hallo ihr Lieben, hab bei meinem T1 V10 mit 6 Gang Automatik das selbe Problem. Öl im Getriebesteuergerät und defekt. Ein neues Steuergerät habe ich, aber bei dem Kabelbaum hilft reinigen leider nicht mehr. Gibt es mittlerweile eine andere Lösung für das Problem? (Ölstopp Kabel wie bei Merzedes) Oder hat jemand versucht die einzelnen Kabel irgendwo mit Lötzinn zu versiegeln? Danke

---

## Beitrag von „Jonnonius“ vom 28. Februar 2021 um 10:21

Ich habe nun den Kabelsatz im Getriebe gewechselt, siehe da es zeigt keine Fehler mehr im Steuergerät an. Auch die Gang Anzeige funktioniert wieder, allerdings legt er jetzt keinen Gang mehr ein. Egal ob vorwärts oder rückwärts, der Motor dreht leer durch. Wie kann das sein? Habe ich etwas falsch angeschlossen, oder ist auf einem Stecker noch Öl gewesen? Was könnte so einen Fehler erzeugen? (Keine Fehlercodes in den Steuergeräten) □□

---

## Beitrag von „Jonnonius“ vom 23. März 2021 um 13:47

Update, falls es jemandem hilft: Habe das Getriebe nochmal geöffnet, alle Stecker und Kontakte Penibel gereinigt und mit Kontaktspray benetzt und das Getriebe neu befüllt. Jetzt läuft wieder alles sauber. Schaltet gut. Fährt gut. Leider hat es meinen eigentlichen Fehler “Fahrwerk Werkstatt” nicht behoben. Der ploppt immer noch sporadisch auf. Allerdings keine Fehler mehr im Getriebesteuergerät, also mal einen Fehler abgehakt □□