

# Zugfahrzeug gesucht

Beitrag von „Todi“ vom 16. April 2020 um 07:15

## Zitat von Haemmiker

[...]Ist denn der V10 TDI wirklich so schlecht wie sein Ruf? [...]

Auf was müsste man beim V10 TDI denn achten? [...]

Alle 120'000km DPF tauschen, das hab ich heute schon im Serviceheft gesehen.

Turbos machen wohl auch gerne mal Probleme?

Wäre ein R50 haltbarer?

Servus Claude,

wieso hat denn der V10 TDI einen schlechten Ruf?

Das "Problem" ist eher dass man den V10 TDI zwar mittlerweile zu Gebrauchtpreisen zwischen 8-12 TEUR (oder SFr) kaufen kann, viele aber vergessen, dass wir hier nach wie vor über ein Fahrzeug der Ober-/Luxusklasse und das Topmodell aus dem VW-Konzern (zusammen mit dem Phaeton) aus den 2000er reden. Unabhängig vom heutigen Kaufpreis orientieren sich daher die Service- und Ersatzteilpreise bei VW immer noch an diesem Niveau.

Wer wie du ein günstiges Zugfahrzeug sucht - wofür sich der Touareg unabhängig von der Motorisierung hervorragend eignet - trifft daher oft auf Fahrzeuge mit Wartungs- und Reparaturstau, denn diese Dinge werden bei der Anschaffung nur selten berücksichtigt und wenn dann das "böse" Erwachen kommt wird hier gerne gespart oder nach "Billiglösungen" gesucht. Das rächt sich auf Dauer. Dies trifft aber auch auf die vergleichbaren Fahrzeuge aus den anderen Konzernen zu (Q7, ML, X5)

Auch freie Werkstätten können beim Touareg nicht immer helfen, denn ihnen fehlt oft die Erfahrung mit dem Touareg und seinen Komponenten - gern genommen ist hier immer die Nummer "du brauchst beim Wechseln der hinteren Bremsbeläge einen Werkstatttester um die Bremssättel elektrisch aufzufahren 😊 das sind die halt vom MQB so gewohnt...

Auch gerne genommen: LongLife 3 geht für alle VW-Fahrzeuge - die R5/V10 TDI ohne serienmäßigen DPF werden es dir danken...

Noch ein Beispiel? Hast du schon mal etwas von "Satacen 25" gehört - google mal in Verbindung mit dem V10 TDI 😊

Und das ein V10 selbst den Motorraum eines Touareg bis auf den letzten Zentimeter ausfüllt sollte jedem klar sein der mal die Haube bei so einem Fahrzeug aufgemacht hat - da kann bei defekten Nebenagregaten schon mal ein Motorausbau mit den entsprechenden Kosten fällig werden.

Und was würdest du in so einer Situation machen? Den halben Zeitwert des Fahrzeugs in die Reparatur investieren (sofern finanziell möglich) oder versuchen das Fahrzeug mit möglichst wenig finanziellen Nachteilen abzustoßen? Das ist für mich der Hauptgrund für die vielen "Bastelbuden" auf dem Gebrauchtmarkt...

Wenn du also die möglichen Folgekosten reduzieren möchtest, rate ich dir zu einem V6 TDI, auch der ist prima als Zugfahrzeug geeignet. Wenn dein "must have" gewinnt und deine Entscheidung pro V10 TDI gefallen ist solltest du die Folge-/Wartungs-/Reparaturkosten nicht vergessen.

Der R50 hat übrigens den identischen Motor (geänderte Turboaufladung und Motormanagement) und ist damit absolut gleich zu behandeln. Mit einem Unterschied.. für einen R50 findet man so gut wie keine spezifischen gebrauchten Ersatzteile...

Ich bin auf deine weiteren Berichte gespannt... halte uns über deine Erfahrungen und Entscheidung auf em Laufenden.

Gruß

Todi