

Welches Öl für V10?

Beitrag von „CeRex“ vom 7. November 2008 um 11:04

Hallo, seit heute bin ich stolzer V10 Diesel Besitzer. Da ich noch keinerlei Erfahrung mit Diesel habe:

Brauchen die anderes Motorenöl? Wenn ja, warum?


Welches Motorenöl wäre da das beste?

Ich komme von Porsche und habe immer Castrol Racing 0W40 benutzt, nie Probleme gehabt, am Öl spare ich als letztes.

Fahre öfters Kurzstrecke, daher doppelt wichtig, gutes Öl zu haben.

Danke

Beitrag von „bluwe“ vom 7. November 2008 um 11:07

Schau mal in den Motorraum dort müsste in etwa über den Scheinwerfern ein Aufkleber mit der Freigabe Nr für Dein Öl angebracht sein. 

Beitrag von „Blackhawk“ vom 7. November 2008 um 11:33

Hallo CeRex

Longlife II und nix anderes!!



Beitrag von „CeRex“ vom 7. November 2008 um 11:34

Ok, wichtig ist wohl immer, dass man dasselbe Öl verwendet, welches bereits drin ist. dann frage ich heute mal den 😊

Beitrag von „bluwe“ vom 7. November 2008 um 11:44

[Zitat von Blackhawk](#)

Hallo CeRex

Longlife II und nix anderes!!



Hallo Günter

ist im Motorraum (aufm Aufkleber) ein anderes Öl vorgegeben? 😞👤

Beitrag von „GGue1313“ vom 7. November 2008 um 12:18

[Zitat von Blackhawk](#)

Hallo CeRex

Longlife II und nix anderes!!



Vorsicht beim 😊

Der hat mir dann auch gleich das falsche Öl - Longlife III - gegeben! 🤖👤

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. November 2008 um 12:56

Hallo CeRex,

entscheidend ist die Freigabe von VW, deswegen im Handbuch oder Motorraum nachschauen, welche DIN-Norm dein Dicker benötigt. Hängt u.a. auch vom DPF ab. Ich benutze ausschliesslich das GT-1 Öl von [Fuchs](#) 😊.

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „CeRex“ vom 7. November 2008 um 13:35

Ich würde sagen, ich frage nachher beim Abholen nach, was er für Öl rein hat und das nehme ich dann auch, oder?

Warum hat Diesel ein anderes Öl?

Beitrag von „CeRex“ vom 9. November 2008 um 21:18

Ich habe den Wagen am Freitag abgeholt und man hat mich ausdrücklich darauf hingewiesen, doch immer das Longlife III Öl nachzufüllen. Ich fragte nochmals, ob Longlife II oder III und es hieß eindeutig, Longlife III.

Was denn nun, ist Longlife III schlechter als Longlife II?

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. November 2008 um 22:00

[Zitat von CeRex](#)

Ich habe den Wagen am Freitag abgeholt und man hat mich ausdrücklich darauf hingewiesen, doch immer das Longlife III Öl nachzufüllen. Ich fragte nochmals, ob

Longlife II oder III und es hieß eindeutig, Longlife III.
Was denn nun, ist Longlife III schlechter als Longlife II?

Hast Du einen Dieselpartikelfilter?
Meines Wissens hat der V10 Mj. 2004 keinen drin

Daher gehört unbedingt LongLife II rein.
Das LongLife III ist nur für Fahrzeuge mit DPF!

Anbei die Beschreibungen der einzelnen Öle

[LongLife II = Norm 506.01](#)

[LongLife III = Norm 507.00](#)

Daß gleiche Problem hatten GGue1313 und T-King
Halt deinem 😊 mal die Listen von Castrol unter die Nase



Beitrag von „CeRex“ vom 9. November 2008 um 22:35

Das ist sehr interessant, danke. Mein T-Reg ist nämlich zum Glück ohne DPF. Das dämliche Ding macht wohl viel Ärger. Allerdings wurde er fälschlicher weise zunächst mit DPF ausgeschrieben.

Also wenn Ihr ganz sicher seid, ich brauche Longlife II und das wars. Was wäre nun, wenn er wegen der fälschlichen Annahme des Freundlichen, er wäre mit DPF, mit Longlife III gefüllt worden wäre? Ist es dann ein Problem, wenn ich Longlife II einfülle?
Kann ich also in einen Laden gehen und Longlife II Öl kaufen, ist das von einem bestimmten Hersteller, oder ist das nur eine Überbezeichnung?

Danke für die Info.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 9. November 2008 um 22:53

Nun ja - der Unterschied ist u.a. die Viskosität

LLII = 0W-30

LLIII = 5W-30

Ein falsches Öl kann u.U. die Lager auswaschen
Auch hat das LL III andere Additive drin

Anbei eine Liste der Hersteller von LL II

Das LL II wird nur noch in 20L Gebinde produziert
Das wird vermutlich der Grund sein, daß manche Autohäuser das nicht mehr haben und daher
LL III verkaufen wollen

Beitrag von „CeRex“ vom 9. November 2008 um 23:04

ok, aber dieser doch etwas geringe Viskositätsunterschied wird wohl eher keine Probleme machen, denke ich. Was meinst Du?

Wenn ich Longlife II gar nicht mehr kaufen kann, außer in 20 l Pötken, dann macht doch Longlife III in der 1l Packung durchaus Sinn. Auch wenn die Frage blöde klingt, ist Longlife III eine Auszeichnung eines Dieselmotorenöls, oder gibt es genau einen Hersteller, der ein Öl namens Longlife III herstellt?

Danke

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. November 2008 um 08:42

Halte dich lieber an die Vorgaben - ohne wenn und aber

Gerade beim V10 würde ich mich auf keine Experimente einlassen - es ist Dein Geld

Anbei die Liste der freigegebenen Ölnormen für alle Touareg
(ELSA - Datenstand 10.11.2008)

Beitrag von „GGue1313“ vom 10. November 2008 um 12:16

Schon komisch die ganze Geschichte!

Schon damals 2 Liter Öl beim 😊 gekauft und LEIDER dann selbst ca. 1,5 Liter nachgefüllt. Habe mich dann leider zu spät informiert welches Öl wirklich in den V10 TDI gehört; Der Freundliche hat mir ja auch brav das 507.00 gegeben!



Vor ein paar Tagen habe ich meinen Phaeton beim 😊 abgegeben um die Winterreifen raufstecken zu lassen.

Heute habe ich die Rechnung erhalten und was noch steht drauf?
OS 50700 Motoröl Shell Helix U VX
(VW503.00, 504.00, 506.00, 506.01 507.00)

Vielleicht bin ich zu blöd - aber haben wir die da wirklich wieder das 507.00 Öl reingefüllt?

Wenn ja - dann geht es jetzt rund 🤔

Diese Auskunft hat mir damals Blackhawk gegeben:

*Er hat devinitiv das falsche Öl für Deinen Motor eingefüllt.
Ob da was passieren kann - bei einem Liter - ich kann es nicht sagen
Nachtrag: Hab mich mit dem Ölhersteller kurz unterhalten
Bis der Menge, welche im V10 drin ist kann bis zu max. 2 Liter nix passieren
LG
Günter (Touareg-Master)*

Beitrag von „CeRex“ vom 10. November 2008 um 12:34

Also erst mal vielen Dank fr die Mühen um das korrekte Öl!

Habe gerade beim Frenndlichen angerufen, er meinte, dass das LL3 einfach noch etwas weiter entwickelt worden wäre und die Viskosität leicht verändert wurde, was man ja selbst auch lesen

kann.

Nun ist in der Tat die Frage, ob es Sinn machen würde, dass ich nochmal alles LL3 Öl rausmachen lasse und durch LL2 ersetzen lasse (welches ich dann nicht mehr kaufen kann) oder aber ob der Unterschied, ob 0W oder 5W einen tatsächlichen Einfluss hat. Immerhin ist es ein Öl, welches für V6, V10 Sommers wie Winters passen soll. Also der Unterschied, ob ich bei -10°C oder +45°C fahre, ist doch enorm.

Ich bin kein Experte, aber wenn VW das Öl verwendet, hmm, die wissen doch normalerweise eher schon, was sie tun.

DPF wäre ja erst nach dem Motor, also da wäre dann nur darauf zu achten, dass er durch das Öl nicht beschädigt werden kann. Was mir ja egal ist, da ken DPF.

Was meint Ihr, abpumpen, oder das selbe nachfüllen. Kann was passieren...?

Beitrag von „T-King“ vom 10. November 2008 um 13:11

Hallo CeRex

Ich hatte das gleiche Problem mit dem Öl. Einfach bei einem R5. Der 😊 hatte beim Ölwechsel auch das III abgefüllt.

Nach einer Diskussion hier im Forum, dem Öl Hersteller Castrol und dem Schweizer VW Importeur AMAG bin ich wieder zum 😊 und der hat mir dann anstands- und kostenlos das Öl gegen II ausgewechselt. Und am Schluss gab es noch 1 Liter II kostenlos dazu.

Hier nachzulesen: <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...t=t-king&page=3>

Sicher ist sicher.

Hope it helps.

T-King

Beitrag von „GGue1313“ vom 10. November 2008 um 13:20

Diese Seite hat mir mein 😊 gesagt:

[LINK](#)

Da würde bei Phaeton 5.0 V10 TDI 4Motion Euro 4 (AJS, AYH, BLE, BWF QG2 - 230kW) das 5W-30 rauskommen.

Da steht aber Baujahr 2006 - ...

Das kann für den Phaeton nicht stimmen!

Da wurde der Motor nur bis 2006 gebaut!

Richtig - nach meiner Meinung ist Phaeton 5.0 V10 TDI 4Motion (QG1 - 230kW) Baujahr 2003-2006!

Beitrag von „CeRex“ vom 10. November 2008 um 13:36

Nun ja, die Frage ist eben, ob es von Seiten VW die Erkenntnis gab, dass das 5W-30 vielleicht doch besser wäre, als das 0W-30.

Einen alten Mercedes 230 SL fährt man ja auch nicht mehr mit einem Öl von 1955, sondern mit einem Oldtimer deluxe plus fivestar Öl.

So könnte ich mir vorstellen, dass VW vielleicht bemerkt hat, dass die V10 das Longlife 3 eine Spur besser vertragen. Aber nur Hypothese....

Was meint Ihr?

Beitrag von „dummytest“ vom 10. November 2008 um 13:49

ich überlege gerade, warum ich mir "einen Kopf" machen sollte, welches Öl meine VW-Werkstatt im Rahmen der normalen, nach VW-Angaben beauftragten Inspektion verfüllt. Ich gehe als Laie schlicht und einfach davon aus, dass die zulässiges Zeugs einfüllen. Wenn nicht, dann kann ich die ja für evtl. Folge-Schäden haftbar machen.

Obwohl, ich bin mir doch sehr sicher, dass die Motoren nicht gleich schlechter werden, nur weil LL2 bzw. LL3 eingefüllt wurde. Ich möchte sogar (ganz privat 😄) wetten, dass selbst ein Baumarkt-Öl die Motoren ausreichend schmiert.

Ich glaube, diese ganzen Öldiskussionen sind nur der "Lobbyarbeit" der Mineralölhersteller bzw. Markenwerkstätten zu verdanken, um die Leute in die Marken-Werkstätten zu locken bzw. teures Zeugs zu verkaufen. Mit "Angst" lassen sich immer noch die besten Geschäfte.

Jetzt schlagt nicht gleich auf mich ein, ich verwende auch das Longlife Öl aus der VW Werkstatt, aber nur um mich vor evtl. Diskussionen mit dem Garantiegeber zu schützen, einen anderen Grund habe ich nicht. Wenn ich keine Garantieansprüche mehr hätte, dann käme billigstmöglicher Stoff rein, wenn der Ölsensor dann meldet: "wechseln", dann wird eben gewechselt.



Beitrag von „CeRex“ vom 10. November 2008 um 14:01

Hallo, seitdem ich mal mit 16 an meiner DT80 MX einen Kolbenfresser hatte, denke ich da anders.

Baumarktöl würde ich niemals verwenden. Aber der Unterschied zwischen LL2 und LL3 dürfte wohl qualitativ nicht wirklich eine Rolle spielen.

Es ist ja auch beim Benzin so. Shell oder Tamoil oder Esso, die Sprits unterscheiden sich schon, aber ich denke nicht, dass das eine nennenswerte Rolle spielen dürfte. Es handelt sich um Toleranzen.

M.E. ist es extrem wichtig, hervorragendes Öl zu verwenden, weil man durch sehr gutes Öl die Belastung beim Kaltstart verringern kann - und darauf kommt es zu 80% an.

Sehr hohe Umdrehungen hat unser Diesel eh nicht.

Beitrag von „g40“ vom 10. November 2008 um 19:46

Leute Leute, Oliven-Öl von Aldi und Oliven-Öl von Lidl sind vielleicht die Gleichen und bewirken auch dieses! Nur Motor-Öl ist nicht immer Motor-Öl! Ich bestell mein Öl immer bei Finke und auf Nachfrage nach Motorrad-Öl verneinte der gute Mann am Tel.! Das heißt 10W-40 fürs Auto hat schon mal nichts auf dem Motorrad-Motor zu suchen! Genau so habe ich ein 5W-30 mit den Freigaben für VW 502.00,505.00,505.01 aber eben nicht für 507.00! Das wäre wieder ein anderes Öl! Woher das Öl stammt, ist ja letztendlich egal, nur sollten die Öle auch freigegeben sein Und soweit ich weis, kommt auf den R5 und V10 ohne DPF das 506.01 und das wäre Longlife II! Wenn euer 😊 das Gegenteil behauptet, dann soll er euch das beweisen! Zeigt ihm doch die Bedienungsanleitung, da sind die Freigabenummer vermerkt! Wenn hat der 😊 dann aktuelle Listen von VW, worin die Änderungen bezüglich der Freigabenummer bestätigt werden!

Gruß Thorsten

Beitrag von „CeRex“ vom 10. November 2008 um 21:00

Ihr habt Recht!

Gerade habe ich mit dem Händler gesprochen, er korrigierte sich, es sei bei meinem T-Reg Longlife II Öl verwendet worden und ich solle das nun auch immer in Zukunft verwenden.

Es stimme also, die T-Regs V10 vor 2007 brauchen Longlife II

Vielen Dank!

Woher bekomme ich nun Castrol Longlife II, wenn man das nur noch in 20l Gebinden kaufen kann??!!

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. November 2008 um 21:25

[Zitat von CeRex](#)

Es stimme also, die T-Regs V10 vor 2007 brauchen Longlife II

Ich hab ja nix anderes gesagt 😊

Ich hatte sogar die aktuelle Liste im Forum hinterlegt - aber lesen und glauben sind halt zwei verschiedene Dinge 🤔

Zitat

Woher bekomme ich nun Castrol Longlife II, wenn man das nur noch in 20l Gebinden kaufen kann??!!

Bei Deinem 😊

Ich sagte, daß es nur mehr in 20L Gebinden produziert wird.
Ich hab nix davon gesagt, daß es nur mehr in 20L Gebinden verkauft wird.

Die sollen Dir halt 1 Liter in eine leere Öldose abfüllen
Wir machen auch nix anderes



Beitrag von „g40“ vom 10. November 2008 um 21:25

Hallo CeRex,

es muß ja nicht immer Castrol sein und wenn sind doch die 20 Liter ruck-zuck weg bei ca. 11,5 L Öl-Inhalt vom V10, oder?

Aber auch von der Firma Liqui-Moly, selbst in Baumärkten erhältlich, gibt es Öl

http://www.liqui-moly.de/liquimoly/prod.../id/d_1150.html

Gruß Thorsten

Beitrag von „CeRex“ vom 10. November 2008 um 21:33

[Zitat von Blackhawk](#)

Ich hab ja nix anderes gesagt 😄

Ich hatte sogar die aktuelle Liste im Forum hinterlegt - aber lesen und glauben sind halt zwei verschiedene Dinge 🙄



alles klar, gut, dass Du so penetrant auf Deiner Meinung bestanden hast, sonst hätte ich mir jetzt das falsche Öl angetan. Danke auch. 🙌

Beitrag von „Blackhawk“ vom 10. November 2008 um 21:42

Mir könnte es ja egal sein ,was Ihr einfüllt, aber in meiner Position geht das einfach nicht 😄

Übrigens in Beitrag [12](#) findest Du eine Liste der von VW freigegebene Hersteller von LL II



Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 10:11

Hallo, gestern war ich beim Ölhändler, der eigentlich alle Öle da hat, aber leider kein Öl für meinen T-Reg 2004 ohne DPF V10.

Das bekannte Longlife 2 (nicht 3).

Der Bursche meinte zwar, die wären abwärtskompatibel, aber wie in einem anderen Thread schon zum Glück erfahren, ist dem nicht so.

Alles was ich will sind 3 einzelne Liter Motorenöl von Castrol in Originalverpackung.

Das kann doch nicht so schwer sein...

Kann es denn wirklich sein, dass ich mein Öl in der Tupperdose beim VW Händler kaufen muss - und das für einen 4 Jahre alten Wagen??!!

Beitrag von „Homer45“ vom 15. November 2008 um 10:29

sieh mal hier <http://www.reifendirekt.de> unter Motoröl, oder <http://www.mapodo.de>.

Grüße
Homer

Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 10:35

Danke Dir. Ich habe gerade noch etwas gesucht, manche schrieben 506.01, andere 50600. Wie heißt es denn nun genau?

Ich habe immer im Hinterkopf, dass Castrol super Öl braut, kann man alternativ auch z.B. ein Öl von Fuchs nehmen, oder ist das eher nicht ganz so gut?

Sorry für die blöden Fragen, aber das ist Neuland für mich.

Ich will das BESTE Öl für meinen TReg V10 BJ 2004 ohnd DPF, ob 10 oder 20 EUR der Liter ist mir egal, ich brauche eh nur welches zum Nachfüllen, will einfach eine Flasche hinten im Kofferraum haben, zum Nachfüllen. Kann mich vielleicht jemand mit der Nase drauf drücken, wo ich welches genau bestellen kann? Wäre nett, vielen Dank!

Beitrag von „Homer45“ vom 15. November 2008 um 10:43

bei "reifendirekt" Motoröl- Freigabe-suchen findest du das richtige Öl.

Grüße
Homer

Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 11:42

OK, prima, das ist schon mal super, danke Dir. Muss ich nun das 506.01 oder das 506.00 nehmen, man findet da leider unterschiedliche Angaben.

Ist das Fuchsöl so hochwertig wie Castrol?

Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 11:46

@Blackhawk:

Schau mal, was ich gefunden habe:

Mobil 1 ESP FORMULA 5W-30 Motoröl 2*1 Liter [Blockierte Grafik: <http://www.einsehen.de/deltiarts/MyBild/110/2007/12/03/2007X10X18.0430.20626.14267.JPG>]

Preise : **ab 10,30 EUR** inkl. MwSt und Versand Serie : ESP FORMULA 5W-30 Kategorie : Motoröl
Viskosität : 5W-30 Einsatzgebiet : PKW Freigaben : ACEA B5 , API SL , VW 506.01 , VW 502.00 ,
BMW LL-04 , ACEA C2 , Peugeot , VW 506.00 , API SM , VW 505.00 , MB 229.31 , VW 503.00 ,
ACEA B4 , ACEA A5 , API CF , MB 229.51 , ACEA C3 , VW 504.00 , Citroen E06-N3 , VW 507.00 ,
ACEA B3 , Citroen D06-N3 , ACEA A3 , VW 503.01

Öl von Mobil, welches beide Freigaben hat!!??? Was geht denn da?

Beitrag von „Kong Racer“ vom 15. November 2008 um 12:07

[Zitat von g40](#)

Aber auch von der Firma Liqui-Moly,.....

Hallo zusammen,

für dieses Öl kann ich nur meine Empfehlung aussprechen👍.

Egal ob für DPF, ohne DPF und für ältere Fahrzeuge. Das Öl ist sehr lange sauber und der Ölverbrauch ist sehr gering.

Gruß👋

Niels

Beitrag von „mardi“ vom 15. November 2008 um 12:14

...wei wir gerade bei Liqui-Moly sind - fährt eigentlich jemand von euch mit dem Ölzusatz dieser Firma?

Habe ich immer früher gemacht und war sehr zufrieden damit. Die Motoren liefen bedeutend ruhiger.

Seit ich Audi und VW fahre, benutze ich es nicht mehr - wegen Longlife.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „Blackhawk“ vom 15. November 2008 um 12:43

[Zitat von CeRex](#)

@Blackhawk:

Schau mal, was ich gefunden habe:

Öl von Mobil, welches beide Freigaben hat!!??? Was geht denn da?

Kann ich Dir nicht sagen, was Mobil da aufführt

506.01 = 0W30, 507.00 = 5W30

Aber dieses Öl ist definitiv nicht in der Freigabeliste von VW



Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. November 2008 um 13:42

[Zitat von CeRex](#)

Ist das Fuchsöl so hochwertig wie Castrol?

Hallo CeRex,

die Fa. Fuchs stellt Öle für ganz viele Anbieter her und ist auch Erstausrüster der deutschen Automobil-Industrie. [Hier](#) findest du bestimmt das passende Öl.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „Blackhawk“ vom 15. November 2008 um 14:02

Hallo,

Von Fuchs kannst Du z.b. **TITAN Supersyn LONGLIFE PLUS SAE 0W-30** nehmen

Das ist auch in der Freigabeliste von VW drin



Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. November 2008 um 14:02

Hallo zusammen,

ich habe mal die beiden Themen zusammengeführt.

Grüße von Stephan 

Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 15:00

[Zitat von Sittingbull](#)

Hallo zusammen,

ich habe mal die beiden Themen zusammengeführt.

Grüße von Stephan 

-> Gute Entscheidung!

Mir war immer so, als ob man die Öle zweier Hersteller nicht mischen sollte (wegen Zusätze, etc), hat sich das geändert?

M.E. haben die mir beim Freundlichen jetzt Castrol Longlife II reingetan. Wenn ich da nun Fuchs oder Ähnliches reinkippe... <<??

PS: Hast Du zufällig diese Liste irgendwo, wo man sehen kann, welche Öle VW freigegeben hat? -> Danke

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. November 2008 um 15:08


[Zitat von CeRex](#)

PS: Hast Du zufällig diese Liste irgendwo, wo man sehen kann, welche Öle VW freigegeben hat? -> Danke

Hallo CeRex,

Blackhawk hat darauf schon hingewiesen: Liste findest du in diesem Thread unter [Beitrag 12](#)



Mischen sollte man nur Öle mit gleicher Spezifikation 

Grüße von Stephan 

Beitrag von „CeRex“ vom 15. November 2008 um 17:00

...muss ich übersehen haben... Danke auch,

dann macht es wohl Sinn, dass ich mir ein paar Liter vom
TITAN Supersyn LONGLIFE PLUS SAE 0W-30

besorge.

Viele Grüße aus Konstanz

Beitrag von „GGue1313“ vom 16. November 2008 um 10:11

Ich habe bei MT auch gerade einen Phaeton Fahrer aus Österreich mit einem V10 TDI,
dem wurde beim Ölwechsel auch das 507.00 eingefüllt.
Das darf ja echt nicht war sein!

Ich habe auf diesen Thread hingewiesen und meine Hilfe angeboten.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 16. November 2008 um 13:16

Wer oder was ist MT 



Beitrag von „DerElektriker“ vom 16. November 2008 um 13:48

[Zitat von GGue1313](#)

Ich habe bei MT auch gerade einen Phaeton Fahrer aus Österreich mit einem V10 TDI, dem wurde beim Ölwechsel auch das 507.00 eingefüllt.
Das darf ja echt nicht war sein!

Ich habe auf diesen Thread hingewiesen und meine Hilfe angeboten.


Solange VW(-Händler/Werkstätten) das machen, sehe ich das entspannt.
Allerdings sind selbst Öl-Profis (z.B. die Ölwechselstation in Mannheim) schon nicht mehr in der Lage, die einzelnen Freigaben zu unterscheiden oder auch nur konsistente Angaben von VW zu bekommen.

Da erzählt jeder was anderes, was er dann angeblich auch alles schriftlich von VW/Mobil/Fuchs hat...

Ergo sind die einzigen, die wirklich aufpassen, wir als Fahrer, egal ob Phaeton oder Touareg...

Beitrag von „D(river)“ vom 16. November 2008 um 14:11

[Zitat von Blackhawk](#)


Wer oder was ist MT 



Könnte für motor-talk <http://www.motor-talk.de> stehen 

Beitrag von „Arndt“ vom 16. November 2008 um 14:38

[Zitat von Blackhawk](#)

Wer oder was ist MT 



<http://www.motortalk.de> oder auch Spackenforum genannt.

Beitrag von „GGue1313“ vom 16. November 2008 um 15:21

Zitat von DerElektriker

Solange VW(-Händler/Werkstätten) das machen, sehe ich das entspannt.

...

Naja, ganz so entspannt sehe ich die Sache nicht.

Im Falle einer Garantie oder Kulanz möchte ich nicht meine Hand ins Feuer legen wenn doch ein "falsches" Öl eingefüllt wurde.

Und laut VW ist eben nur das 506.01 für den V10 TDI (Euro 3, ohne DPF) freigegeben.

Auch wenn auf der Öldose von Shell, Castrol, usw. es anders beschrieben ist!

Beitrag von „CeRex“ vom 16. November 2008 um 17:09

Also ich könnte mir vorstellen, dass es für einen DPF ziemlich tödlich ist, wenn es ein Öl ist, das diesen beschädigen kann. Allerdings sehe ich es eher entspannt, ob man ein Öl mit 0W30 oder 5W30 fährt, denn VW schreibt nicht vor, dass man unterschiedliche Öle nehmen soll, wenn man von Lappland (-30°) nach Dakkar (+45°) fährt. Somit haben wir einen ziemlich großen Einsatzbereich.

Anscheinend bleibt uns ja auch gar nichts anderes übrig, als alternativ das Fuchs Öl zu kaufen. Auf deren Homepage kann man auch 208l Fässer kaufen, was dafür spricht, dass sie Hersteller ausstatten.

Weiß jemand, woher VW sein Öl bekommt? Ist das zufällig Fuchs Öl? Prinzipiell habe ich immer ein besseres Gefühl, wenn ich identisches Öl nachfülle. Bei VW wird man wohl aber nicht mal mehr 1l Öldosen Longlife 2 bekommen, oder?

Beitrag von „DerElektriker“ vom 16. November 2008 um 17:17

[Zitat von GGue1313](#)

Naja, ganz so entspannt sehe ich die Sache nicht.
Im Falle einer Garantie oder Kulanz möchte ich nicht meine Hand ins Feuer legen wenn doch ein "falsches" Öl eingefüllt wurde.

...

Doch, in dem Fall sehe ich das durchaus entspannt.

Warum?

Wenn VW mir das Öl einfüllt, und mir verreckt der Motor, dann kann ich die belangen.
Fülle ich das Öl selbst ein, z.B. aufgrund einer telefonischen Aussage von Fuchs oder Mobil, dann habe ich den schwarzen Peter.

Das Problem mit dem Longlife II ist halt die Verfügbarkeit. (siehe unten)

[Zitat von CeRex](#)

...Bei VW wird man wohl aber nicht mal mehr 1l Öldosen Longlife 2 bekommen, oder?

Meine Erfahrung ist, daß man das fast nur noch bei VW bekommt.

An der Tankstelle habe ich das Longlife II bisher vergeblich gesucht.

Eigentlich habe ich es bisher nur bei Shell und Aral gefunden (Bei Shell von Mobil, bei Aral weiß ich den Hersteller im Moment nicht)

Die kleineren Ketten und Unabhängigen haben es meines Wissens gar nicht mehr.

Auch die Werkstätten, die nur noch Ölwechsel und ein bißchen Service machen, haben das LLII nicht mehr im Angebot, sondern verweisen auf das angeblich zu verwendende Longlife III.

Mein Argument, daß dieses Öl für die älteren Motoren nicht zugelassen sei, wurde mit einer mündlichen Freigabe seitens VW und Fuchs beantwortet.

Aus Sicherheitsgründen (siehe oben) habe ich das dann gelassen.

Nur wenn die 506.01 drauf steht, kommt mir das Öl rein.

Wenn meine VW-Werkstatt das anders sieht: Rat mal, wer dann den Aufstand probiert? 😊

Beitrag von „CeRex“ vom 16. November 2008 um 18:09

Ach so, bei VW kann ich also auch noch immer 1l Dosen kaufen?
Ich hatte es so verstanden, dass die nur noch aus dem Fass abfüllen!
Was denn nu?

Beitrag von „DerElektriker“ vom 16. November 2008 um 19:09

[Zitat von CeRex](#)

Ach so, bei VW kann ich also auch noch immer 1l Dosen kaufen?
Ich hatte es so verstanden, dass die nur noch aus dem Fass abfüllen!
Was denn nu?

Bei den :), bei denen ich bisher war, geht beides.
Aber im Teile-Bereich haben die an sich immer ein Regal stehen, wo man dann die Castrol-Fläschchen kaufen kann.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. November 2008 um 20:20

[Zitat von CeRex](#)

Weiß jemand, woher VW sein Öl bekommt? Ist das zufällig Fuchs Öl?

Hallo zusammen,

normalerweise wechseln die Zulieferer regelmäßig. Ich werde morgen mal nachfragen 😊.

Grüße von Stephan 🙄

Beitrag von „CeRex“ vom 17. November 2008 um 16:36

Zu geil, war gerade beim Freundlichen und wollte Öl für meinen V10 BJ 2004. Stellt der mir doch Longlife III hin und meint, das wäre das Richtige. Ich habe ihm gesagt, das wäre falsch, worauf hin ihm das Gesicht entgleiste. Bei VW hat keiner Ahnung, dass der dicke Lümmel gerne Longlife II braucht.

Weiß jemand, warum das eigentlich so ist? Ich habe im Forum gesucht, aber so richtig weiß das bisher keiner. Das LL2 ist niedrigvisköser, also dünnflüssiger. Warum braucht es das? Pumpe Düse bezieht sich wohl auf die Art, wie der Diesel in die Brennkammer kommt, aber was hat das Öl damit zu tun?

Dünnflüssiger heißt ja, dass der Film nicht so schnell abreißt, wichtig auch die Ölung an der Kurbelwelle. Ich kann es nicht so richtig nachvollziehen... Ist denn der neue V10 völlig anders?

Beitrag von „GGue1313“ vom 18. November 2008 um 12:30

Nachtrag zu diesem Thema:

Das 507.00 Öl (Longlife III) von Shell und Castrol ist bei VW zum Nachfüllen kleinerer Mengen freigegeben.

Für einen Ölwechsel darf aber NUR das 506.01 (Longlife II) verwendet werden.

Beitrag von „CeRex“ vom 18. November 2008 um 12:39

Günther, das ist eine gute Nachricht für alle diejenigen, die vom Freundlichen wegen Fahrlässigkeit mit dem falschen Öl ausgestattet wurden.

Gibt es eigentlich V10 vor 2006 mit DPF? Die haben ja dann ein dickes Problem. 50700 geht nicht wegen Freigabe V10 vor 2006 und 50601 geht nicht, weil der DPF dann streikt...

Beitrag von „GGue1313“ vom 18. November 2008 um 13:04

[Zitat von CeRex](#)

...

Gibt es eigentlich V10 vor 2006 mit DPF? Die haben ja dann ein dickes Problem. 50700 geht nicht wegen Freigabe V10 vor 2006 und 50601 geht nicht, weil der DPF dann streikt...

Leider habe ich nur Infos über den Phaeton - da dort aber beim V10 TDI nie ein DPF eingebaut wurde, kann ich diese Frage nicht beantworten.

Dafür gab es ab Ende 2006 keinen V10 TDI mehr beim Phaeton.

Ich denke diese Frage kann wohl nur Blackhawk (Günter) beantworten.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 19. November 2008 um 12:59

Soda - hab was ganz neues für euch.

Ihr könnt das Öl 506.01 (Long Life II) im 1L Gebinde bei jedem 😊 mit der original VW Teilenummer bestellen! 📌📌

G 052 183 M2





Beitrag von „CeRex“ vom 19. November 2008 um 13:18

[Zitat von Blackhawk](#)

Soda - hab was ganz neues für euch.

Ihr könnt das Öl 505.01 (Long Life II) im 1L Gebinde bei jedem 😊 mit der original VW

Teilenummer bestellen!  

G 052 183 M2



Alles anzeigen

Ey Chef,
meinst Du nicht 506.01??

Beitrag von „Blackhawk“ vom 19. November 2008 um 13:23

oops - so schnell kann´s passieren *schäm*

S O R R Y

Sollte natürlich **506.01** heißen


Ich bitte um Vergebung  



Beitrag von „CeRex“ vom 19. November 2008 um 14:06

Ich bin auch schon ganz durcheinander wegen der bescheuerten Bezeichnungen.
Naja, jetzt haben wir ja Klarheit. Entweder Original für den doppelten Preis, oder das gute Mobil SHC Formula LD.
Und dem Freundlichen immer auf die Finger schauen, was er da so reinkippen will.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 19. November 2008 um 14:27

nix doppelter Preis (ist bei uns sogar etwas günstiger als Castrol )



Beitrag von „CeRex“ vom 19. November 2008 um 15:02

Wie denn, Du sprachst von 25 EUR. Das Mobil kostet 13 EUR. Verstehe ich da jetzt was falsch?

Beitrag von „Blackhawk“ vom 19. November 2008 um 15:09

Wo kostet das Mobil 15 EUR?




Sicher nicht bei uns in Ö



Beitrag von „GGue1313“ vom 19. November 2008 um 17:29

[Zitat von Blackhawk](#)

Soda - hab was ganz neues für euch.

Ihr könnt das Öl 506.01 (Long Life II) im 1L Gebinde bei jedem  mit der original VW Teilenummer bestellen!  

G 052 183 M2



Kostenpunkt Österreich - Eur 26,52

Beitrag von „CeRex“ vom 19. November 2008 um 23:28

Bei <http://www.reifendirekt.de> wie hier als Tip genannt:

Mobil 1 SHC FORMULA LD 0W-30 Motoröl 2*1 Liter [Blockierte Grafik: <http://www.einsehen.de/deltiarts//Default/52336.jpg>] Preise : **ab 11,70 EUR** inkl. MwSt und Versand Serie : SHC FORMULA LD 0W-30 Kategorie : Motoröl Viskosität : 0W-30 Eigenschaften : Wartungsintervallverlängerung , Vollsynthetik Einsatzgebiet : PKW Freigaben : VW 506.00 , VW 506.01 , VW 503.00 **1 Liter Dose**

(OEL-MO-41129917-5)

bei Mindestabnahme: **5**

nur **11,70 EUR**

Preis	pro	Liter	[I]	11,70	EUR	[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/budet.gif						[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/buvor.gif						[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/bubes.gif							

1 Liter Dose

(OEL-MO-41129917-2)

bei Mindestabnahme: **2**

nur **13,80 EUR**

Preis	pro	Liter	[I]	13,80	EUR	[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/budet.gif						[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/buvor.gif						[Blockierte Grafik:	Grafik:
http://ssl.delti.com/reifendirekt_de/image/bubes.gif							

Ist das was anderes? In Österreich kostet es vielleicht mehr, weil die Autobahnvignette natürlich alles insgesamt etwas teurer macht 😞

Beitrag von „CeRex“ vom 26. November 2008 um 21:36

@Blackhawk:

Ich habe jetzt das Mobil 1 SHC FORMULA LD 0W-30 Motoröl für 11,70 EUR bestellt.

Wollte nochmals nachfragen, warum Du von so einem hohen Preis ausgegangen warst. Gibt es das bei Euch wirklich nur so teuer?

Beitrag von „Janni“ vom 13. Februar 2013 um 16:30

Hallo,

ich wollte mir auch mal einen Kanister zum Nachfüllen in die Garage stellen, V10 mit DPF BJ2005.

Nun finde ich die VW Norm 506 01 und das es wohl 0W30 LongLife Öl sein muss.

In meinen Inspektionsunterlagen (Rechnung VW, 11.5 Liter, 301€) steht nur ARAL Longlife Öl.

Wenn ich nach der Norm + Motoröl suche, finde ich meist nur Öle bei denen explizit der V10 ausgeschlossen ist.

Welches ist denn nun das richtige Öl?

Reicht es aus wenn die VW Norm 506.01 auf der Verpackung gelistet ist?

Beitrag von „alevuz“ vom 13. Februar 2013 um 16:48

Hallo,

V10 TDI **ohne/mit** original DPF (AYH / BLE) **bis BJ 2006** --> Longlife 2 (50.601)

V10 TDI mit Nachrüst DPF (AYH) --> IMMER Longlife 2 (50.601) detto für die Phaetons.....

(zu kaufen zB.: bei: http://www.ebay.de/itm/Agip-7007-...4#ht_2378wt_906)

V10 TDI / R50 ab BJ 2007 --> Longlife 3 (50.701)

Sofern alle auf LL eingestellt sind !

SG
Alevuz

PS: Eigentlich gibt es von Aral kein LL2 mehr..... zumindest sagt dies die Aral Website --> hast vermutlich LL3 eingefüllt bekommen !

Beitrag von „Janni“ vom 13. Februar 2013 um 17:56

ok, danke Alevuz!

Beitrag von „jamesbond“ vom 13. Februar 2013 um 18:59

[Zitat von Janni](#)

In meinen Inspektionsunterlagen (Rechnung VW, 11.5 Liter, 301€) steht nur ARAL Longlife Öl.

Hallo,

da würde ich nochmal beim 😊 nachhaken, was wirklich eingefüllt wurde.
Manche 😊 halten/hielten das 507.xx abwärts kompatibel zum 506.xx

LG
james

Beitrag von „macko“ vom 13. Februar 2013 um 23:44

Hallo Janni,

hast Du keinen Papieranhänger im Motorraum hängen, mit den Daten des letzten Ölwechsels?
Da müsste auch das verwendete Öl drauf stehen.

Gruss
Marco

Beitrag von „Janni“ vom 14. Februar 2013 um 10:48

Marco, guter Plan, da schau ich mal nach!

Beitrag von „Janni“ vom 14. Februar 2013 um 12:32

Also alles gut,
im Serviceheft steht LL Öl verwendet, auf dem Papieranhänger steht LongLife Öl III.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Februar 2013 um 14:48

[Zitat von Janni](#)

auf dem Papieranhänger steht LongLife Öl III.

Hallo Janni,

das wäre dann allerdings weniger erfreulich 😞

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Janni“ vom 14. Februar 2013 um 15:26

Warum? Weil es kein LL II ist? Wo ist der Unterschied?

Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Februar 2013 um 15:56

[Zitat von Janni](#)

Warum? Weil es kein LL II ist? Wo ist der Unterschied?

Hallo Janni,

ein Unterschied sind die Zusätze beim Öl, welche zum Teil die Plasmabeschichtung der Zylinderlaufbahn berücksichtigen. Die Verwendung von DIN 507.00 könnte in deinem Fall zu einem kapitalen Motorschaden führen 🙄

Grüße von Stephan 🙄

Beitrag von „alevuz“ vom 14. Februar 2013 um 16:26

[Zitat von Sittingbull](#)

Zusätze beim Öl, welche zum Teil die Plasmabeschichtung der Zylinderlaufbahn berücksichtigen.

Hallo,

Das ist eine Vermutung und die Meinung eines Users hier im Forum !

Viele andere Faktoren (Ölvermehrung durch defekte Tandem und Kraftstoffpumpen dadurch Herabsetzung der Schmierfähigkeit des Öls bis hin zum Schmierfilmabriss bei hoher Belastung ((DE-BAB)))-- auch auf der Kolbenlaufbahn = Plasmaschicht, defekte PDE Dichtungen, Beschichtungsfehler der Plasmalaufbahn, defekte Düsen; Tuningmaßnahmen und einiges mehr ((Öldruckprobleme ausgehend von einem eingelaufenen Stirnrad bis zu einer gewissen Motornummer)) bleiben **DABEI fast IMMER unberücksichtigt !**

Von Öldruckproblemen hat man bei den zu Anfang gebauten R5 der ja fast gleich aufgebaut ist wie der 10er NIE etwas mitbekommen --> Warum wohl ??

Wenn die erforderlichen Parameter damals beim V10 NICHT mehr erreicht wurden wurden

diese in einem gewissen Zeitraum REIHENweise aus Treg und Phaeton getauscht !

Auch kommen eingelaufene Hauptlagerschalen bei weitem weniger häufig vor wie Fehlbefüllungen mit LL3 --> siehe auch selbige Problematik bei den ganzen T5 mit R5 TDI !

Ein Zusammenhang zwischen eingelaufenen Hauptlagern, der dadurch (minimal) veränderten Geometrie der Kurbelwelle und der Position der abgeplatzten Plasmaschicht kann man ebenfalls NICHT herstellen da die Plasmaschicht teilweise fast rechteckig und in **Längs wie Querrichtung ausbricht !**

Die Plasmaschicht ist um ein VIELFACHES härter und beanspruchbarer wie alles was sich in ihr bewegt !!!

Ebenfalls sind eingelaufene Nockenwellen und verschlissene Nockenwellenlagerschalen bei ALLEN PD Motoren teilweise zu erkennen --> unterdimensionierte Standardlager werden mit schweren PD Nockenwellen (zusätzliche PD Nocke) höher belastet. Kaputte Hydros und damit fehlerhafter oder unzureichender Gasaustausch sind dann ebenfalls denkbar !

So pauschal kann KEIN Zusammenhang mit dem LL3 Öl hergestellt werden.

Trotzdem: Ölanalyse machen lassen und Öl entsprechend der Herstellervorgaben einfüllen !

Meine Meinung nach einigen Motoröffnungen: Defekte Plasmabeschichtungen habe ich nur einmal gesehen und kommen in etwa in der gleichen prozentualen Häufigkeit vor wie andere unerklärliche Motorschäden auch !

Defekte Hauptlager, defekte Nockenwellen, defekte Hydros und NW Lagerschalen habe ich mehrfach gesehen.....teilweise fuhren die R5 TDI Motoren dabei mit Vollgas über längere Strecken bis die Karre so "klackerte" das einem beim reinen Zuhören übel wurde.....aber sie alle hatten KEINE defekten Laufbahnen ! --> vermutliche Beschichtungsfehler werden (leider) **an Jemanden** weitergegeben.....

SG
Alevuz

PS: Die Bilder sind NICHT von mir ! - Wenn dies ein Problem mit dem Copyright darstellen sollte BITTE entfernen !! - DANKE !!!

Beitrag von „Janni“ vom 14. Februar 2013 um 16:57

Uhh da hab ich ja was losgetreten.
Das zeigt mir aber, dass es nicht so einfach ist alle Bezeichnung richtig zu deuten.

Ich dachte mal ich bestell mir ein paar Liter zum Nachfüllen, aber so einfach ist es wohl nicht.

Ich habe mein VW Haus angerufen und das Personal im Teilelager bestätigte, dass ARAL LongLife 5W30 III aufgefüllt wurde.

Sie meinen, dass es das LL Öl II nicht mehr gibt, so hies es früher mal.

ARAL LongLife 5W30 III entspricht der VW Norm 504 und 507, welche die 506 01 (wie es im Bordbuch steht) ablöst.

Für das Wartungsintervall wurde KUG1 angegeben.

Jetzt bin ich total verunsichert!!! 😞

Beitrag von „jamesbond“ vom 14. Februar 2013 um 17:23

[Zitat von Janni](#)

Sie meinen, dass es das LL Öl II nicht mehr gibt, so hies es früher mal.

ARAL LongLife 5W30 III entspricht der VW Norm 504 und 507, welche die 506 01 (wie es im Bordbuch steht) ablöst.

Hallo,

das ist die Meinung oder besser gesagt der Irrtum der hochgepriesenen 😊 Fachleute 🙄

Schau nur mal z.B. [HIER](#) ... es gibt noch viele "Öl-Quellen":biggri: image not found or type unknown

Grundsätzlich glaube ich auch nicht, dass ein falsch befüllter Motor platzt. Aber warum soll man mit einem unguuten Gefühl fahren, wenn es auch anders geht.

LG
james

Beitrag von „alevuz“ vom 14. Februar 2013 um 21:13

Zitat von Janni

Uhh da hab ich ja was losgetreten.

dass es das LL Öl II nicht mehr gibt, so hies es früher mal.

ARAL LongLife 5W30 III entspricht der VW Norm 504 und 507, welche die 506 01 (wie es im Bordbuch steht) ablöst.

Hallo,

Da hast du nix losgetreten dass ist gängige Praxis bei den Blödmännern.....

Die Blödmänner sollen mal im ETKA folgendes eingeben:

G 052 183 M2 --> 1 Liter 27,73 €

G 052 183 M4 --> 5 Liter 118,76€

G 052 183 M6 --> 60 Liter 1320,90€

Wenn sie es alle mal nicht finden, was ja ohne weiteres sein kann dann ist es z.B.: zu finden unter:

ETKA --> Touareg --> 2010 --> HG1 --> UG00 --> Bildtafel 100-99

musst es ihnen halt vorlesen und richtig deuten !

ausgenommen R5/V10 TDI bis BJ 2006 (so stand es zumindest mal auf der Castrol Dose !!!

SG

Alevuz

Beitrag von „Janni“ vom 14. Februar 2013 um 23:06

Erstmal Danke für Eure Antworten!

Ich habe schon was losgetreten, auch bei mir ... muss ich mich jetzt gross drum kümmern oder warte ich bis zum nächsten Ölwechsel.... ausserdem ist das Vertrauen gegenüber dem Autohaus angekratzt!

Angefangen hat die ganze Sache die Woche mit ner Abgaswarnmeldung im EOS, daraufhin auch noch die Ölwarnlampeund was stand für den Motor bzgl des Öles im Bordbuch: Zum Zeitpkt der Veröffentlichung: tbd ...na toll! Na gut da hat ATU vor Ort gut beraten. Jetzt der TREG! Vielleicht frag ich da auch mal nach, mal sehen was die meinen, ob Schäden entstehen können.

Beitrag von „dark-bunny“ vom 15. Februar 2013 um 10:18

Hallo Janni,

ich würde auf gar keinen Fall mehr so weiterfahren.Ich selber habe auch einen V10 und meine Werkstatt hatte mir auch schon einmal das falsche Öl eingefüllt.

Mein Händler meinte damals auch zur mir das das 50.701 ein Nachfolgeprodukt sei und bedenkenlos gefahren werden kann.

Erst ein Anruf von mir bei der Servicezentrale in Wolfsburg brachte Bewegung in die Sache und der Händler hat von denen tierisch eine auf den Sack bekommen:p:p

Das Longlife 3 darf auf gar keinen Fall in deinem V10 gefahren werden.Es fehlem dem Öl Bleianteile die dein Motor dringend benötigt!!!!!!

Viele Grüße
Karl-Heinz

Beitrag von „Arndt“ vom 15. Februar 2013 um 11:29

[Zitat von Sittingbull](#)

Die Verwendung von DIN 507.00 könnte 🤖

[Zitat von dark-bunny](#)

Mein Händler meinte damals auch zur mir das das 50.701 ein Nachfolgeprodukt sei und bedenkenlos gefahren werden kann.

Leute,

bevor es hier zu noch mehr Verwirrungen kommt. Die korrekten Bezeichnungen der Öltypen lauten:

VW 506.01 bzw.

VW 507.00

Nix mit DIN oder sonstigem. Welcher Motor welche Type benötigt wurde schon ausreichend beschrieben.

Beitrag von „Janni“ vom 15. Februar 2013 um 13:34

Für 507.00 habe ich jedoch folgendes gefunden, wo der V10 vor 2006 ausdrücklich ausgenommen ist!

<http://www.motoroel-billiger.de/Wissensdatenba...P-Formula-5W-30>

Hinweis:

Ebenfalls empfohlen für Anwendungen gem. VW wie unten angegeben (alle VW Motoren mit Ausnahme von Pumpe-Düse TDI ohne Longlife Service und ohne DPF 1999-2003 sowie R5/V10-TDI vor 2006)

Der Hinweis mit der VW Servicenummer war gut. Die haben gesagt ausschliesslich 506.01 verwenden, von einer Normumschlüsselung wusste er nichts.

507.00 wäre ja auch wieder 5W30 und LL III , siehe Link oben!

Beitrag von „Arndt“ vom 15. Februar 2013 um 14:33

[Zitat von Janni](#)

Für 507.00 habe ich jedoch folgendes gefunden, wo der V10 vor 2006 ausdrücklich ausgenommen ist!

<http://www.motoroel-billiger.de/Wissensdatenba...P-Formula-5W-30>

Sorry, aber scheiss doch einfach auf Aussagen von externen Seiten. Es gilt einzig und allein das was VW vorschreibt.

Beitrag von „Janni“ vom 15. Februar 2013 um 16:21

Ich war eben beim 😊 und wir haben in die Auftragshistorie geschaut. Es wurde schon früher das 5W30 LL III verwendet. Das entspricht der VW 507.00.

Beitrag von „jamesbond“ vom 15. Februar 2013 um 16:29

[Zitat von Janni](#)

Ich war eben beim 😊

.... und was er jetzt verlauten lassen?

Beitrag von „Janni“ vom 15. Februar 2013 um 17:08

Kurz: Er hat gesagt, dass es so in den Vorgaben steht und verwendet werden soll. Es wird für alle V10 verwendet.

Wenn ich mich recht an das Gespräch mit dem Menschen an der Service Hotline erinnere meinte dieser: Ausschliesslich 506.01 verwenden, alternativ 506 oder 503 (auch blödsinn die Alternativen)

Es widerspricht ja auch nicht dem was Arndt geschrieben hat:

Die korrekten Bezeichnungen der Öltypen lauten:

VW 506.01 bzw.

VW 507.00

Beitrag von „alevuz“ vom 16. Februar 2013 um 06:07

Zitat von dark-bunny

Das Longlife 3 darf auf gar keinen Fall in deinem V10 gefahren werden. Es fehlen dem Öl Bleianteile die dein Motor dringend benötigt!!!!!!

Morgen,

Mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ist dies völliger Quatsch! Das hast du sicher aus einem Forum mitbekommen !

Anbei eine Ölanalyse im **direkten Vergleich ein LL3 und ein LL2 !**

Darin enthaltene Anteile der Metalle bestimmt mit AES (Atom-Emissions-Spektroskopie) !

Also bei Pb (Blei) kann ich und auch der AES keinen rechten Unterschied feststellen.....

(Nachzulesen unter: <http://www.oelcheck.de/wissen-von-a-z...borbericht.html>)

Die werden und sollten es schon wissen wenn es beim LL2 doch anders wäre - oder ?

Die Interpretation MEINER Werte werde ich nur auf Wunsch und per PN durchführen !

Andere maßgebliche Umstände und Gründe warum Motoren möglicherweise kaputt gehen habe ich in meinem Beitrag (14. Feb. 2013, 16:26) beschrieben und ich weise nochmals darauf hin das ein Dieselanteil von bis zu 47% im Öl (das war der T5 Fahrer der in der AutoBild wohl 11 Liter Öl abgelassen bekommen hat) nicht gerade förderlich für gewisse Motorinnereien sein wird! Wenn dem so wäre könnte wir alle Diesel für 1,50€/Liter als Ölersatz verwenden.

Im T5 Board existiert eine Liste mit Vergleichswerten vieler Ölanalysen.....wem es interessiert kann sich ja melden.

Was jedoch sicher ist, ist dass das neue LL3 auf dem Papier und auch nach analytischen Parametern dem LL2 generell in allen Belangen überlegen ist !

(siehe: <http://sas-origin.onstreammedia.com/origin/lubrizo...P/PC/index.html>) worin leider das 50.701 nicht angeführt ist, jedoch wird das 50.701 gegenüber dem 50.700 geringfügig verbessert worden sein --> analog 50.600 --> 50.601

Über die geringen Unterschiede der beiden Öle (ua. HTHS Viskosität ??) kann man viel nachlesen oder spekulieren, jedoch müssen beide Öle egal ob bei -30° C oder bei +50 °C ihren Dienst zuverlässig leisten.....was eigentlich ja auch sehr ungewöhnlich ist, da andere Hersteller für so unterschiedliche Anforderungen sehr wohl MEHRERE Empfehlungen aussprechen.

Dies scheint genauso ein Einzelfall zu sein und zu bleiben wie ein Vollaluminium (außer der Guss Lagerbrücke und den Innereien) Dieselmotor mit Plasmalaufbahnen!

Für die VW Brillen Fraktion:

Vermutung AN: Die Herstellung und der Einkaufspreis dürfte geringer sein da es sich dabei ja nur mehr um ein teilsynthetisches Produkt handelt / und die jetzige Handelsmenge entsprechend groß ist . **Vermutung AUS !!**

Die wenigsten Freundlichen und auch deren Angestellten haben in der heutigen (Austauch) Zeit jemals einen Motor oder ein Getriebe aufgemacht.....und um auch diesen Personen (wovon sicher ein großer Teil gute Arbeit macht) mal beizustehen - Es ist einfach nicht mehr vorgesehen, zum Teil werden sie dies ja gar nicht mehr dürfen. Bitte nicht immer alles glauben was euch erzählt wird, (wenn schon die Auswahl des richtigen Öls ein RIESEN Problem darstellt) bildet euch eine eigene Meinung oder filtert diese zumindest.

Schönes Wochenende

Alevuz

Beitrag von „Arndt“ vom 16. Februar 2013 um 10:23

[Zitat von Janni](#)

Kurz: Er hat gesagt, dass es so in den Vorgaben steht und verwendet werden soll. Es wird für alle V10 verwendet.

Wenn ich mich recht an das Gespräch mit dem Menschen an der Service Hotline erinnere meinte dieser: Ausschliesslich 506.01 verwenden, alternativ 506 oder 503 (auch blödsinn die Alternativen)

Es widerspricht ja auch nicht dem was Arndt geschrieben hat:

Die korrekten Bezeichnungen der Öltypen lauten:

VW 506.01 bzw.

VW 507.00

Alles anzeigen

Hallo Janni,

ich habe keine Ölempfehlung für Dein Auto ausgesprochen und auch nirgendwo geschrieben das beide Typen vergleichbar seien. Ich wollte lediglich mit dem Mischmasch der VW Normen hier aufräumen.

Beitrag von „alevuz“ vom 16. Februar 2013 um 11:13

[Zitat von Arndt](#)

Die korrekten Bezeichnungen der Öltypen lauten:

VW 506.01 bzw.

VW 507.00

Hallo,

Das sind die richtigen Bezeichnungen - da hat Arndt Recht !
Sorry , war mein Fehler den ich eingespielt habe.....wobei VW zumindest im ETKA überhaupt keinen Punkt mehr verwendet - nur mehr Zahlen.....:biggrin:

SchöWo

Alevuz

Beitrag von „dark-bunny“ vom 16. Februar 2013 um 14:08

[Zitat von alevuz](#)

Mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ist dies völliger Quatsch! Das hast du sicher aus einem Forum mitbekommen !

Hallo alevuz,

ich weiß nicht ob es Quatsch ist mit dem Öl,und im Forum habe ich es auch nicht mitbekommen.Ich kann euch nur mitteilen was die Servicehotline in Wolfsburg mir gesagt hat. Es hat sich damals auch ein Techniker von Wolfsburg eingeschaltet der Kontakt mit meinem VW

Händler aufgenommen hat und darauf gedrängt hat das das Motoröl umgehend getauscht wird. Von daher gehe ich mal davon aus das das 506.01 nicht umsonst vorgeschrieben ist, weil sonst würden die in Wolfsburg nicht so ein Theater machen.

Viele Grüße
Karl-Heinz

Beitrag von „alevuz“ vom 16. Februar 2013 um 16:14

Hallo Karl Heinz,

da magst du schon im Recht sein und das dies zu dir einer gesagt hat mag auch stimmen, aber nur weil irgendein "Techniker" der in einer Hotline arbeitet und ALLE Probleme der Kunden behandeln soll, etwas behauptet na ja, bei den ganzen Spezialisten wirst du mit großer Sicherheit auch nicht an den geraten sein der sich mal ausnahmsweise wirklich auskennt und nicht nur irgendetwas von einem Bildschirm / Datenbank abliest!

Da kannst du auch bei der Servicenummer deines Mobilfunkanbieters anrufen.....wie oft wurde da schon ein Problem für dich zufriedenstellend behoben?

Fakt ist aber dass der AES sicher nicht irrt und auch nicht zwischen Blei und einer sofern denn überhaupt vorhandenen Bleiverbindung unterscheiden kann, da geht es um das Atom Blei und um nichts anderes.... und dieses ist in beiden Ölen in der Konzentration von 2 mg/kg Schmierstoff im fast neuen Öl bis hin zu 6 mg/kg Schmierstoff im benutzten Öl (25.000 km) in meinem Fall enthalten.

Somit würde ich jetzt mal behaupten das dies ein geringer bis normaler Buntmetallverschleiß aus den VIELEN Lagerstellen des V10 ist.

Nochmals: Es wurden wenige Motoren die hochgegangen sind entsprechend untersucht und dann sofern auch die Plasmaschicht abgeplatzt war, wurde dies als augenscheinlichstes Problem deklariert und dem Kunden als sein Problem mit dem Motor dargestellt...

Die wenigsten hier werden ein regelmäßiges Motor Monitoring von relevanten Parametern vorliegen haben.....viele trifft der Schaden wie der Blitz aus heiterem Himmel....

Von eingelaufenen Nockenwellen bis hin zu völlig durchgelaufenen Hydros hört man selten etwas in den ganzen spezial Foren wo "wirkliche Spezialisten" versuchen 2 oder mehrere Zusammenhänge auf die Reihe zu bekommen....dies kommt auch bei R5 der neueren Baureihen mit DPF immer öfter vor und nicht immer bei hohen Laufleistungen.....einige schreiben dies auch dem LL3 zu, ebenfalls sind einige der Meinung das das LL2 insgesamt das

bessere Öl für Motoren sei.....

Ebenfalls gibt es mit LL3 in DPF Motoren teilweise katastrophale Ergebnisse bei Eisen und beim PQ Index in Verbindung mit extremen Dieseleintrag!

Wenn ich je nochmal einen Plasmaschaden rein bekomme dann werde ich die Kolben sehr genau betrachten und vermessen weil wenn wirklich die Geometrie der KW nicht mehr stimmen sollte dies am Tragbild des Kolbens gut zu erkennen sein muss weil der Kolben aus einem weicheren Material besteht wie die Plasmaschicht die aus legierten Stahl und Molybdänpulver sich zusammensetzt!

Was von meinen vorher noch beschriebenen Problemen zutreffend ist - keine Ahnung aber eine Gesamtbeurteilung von defekten Motoren habe ich noch selten bei VW gesehen.....im Gegenteil: Diese werden meistens alle still und heimlich verschickt und der Kunde oder in diesem Fall der Geschädigte bekommt ein entsprechendes Teil im AUSTAUSCH !!

Auch ist für einen solchen Schaden KEIN Verweis oder der Hinweis auf eine Vorgehensweise im Rep. Leitfaden zu finden (zumindest habe ich noch keine gefunden).....wobei bei mir wieder die Vermutung hochkommt: Befasst euch nur nicht damit ---> Motor einschicken und Mund halten --> richtig untersucht wird dann im Werk oder sonst wo.....der Vertragspartner kann sich dann wohl auch nicht mehr so wirklich wehren und bekommt möglicherweise vom Kunden wie von VW eine aufs Dach!

Irgendetwas hat es sicher auf sich das jetzt keine Alu Diesel mehr mit Plasmaschicht vom Band laufen und alle Dieselblöcke wieder aus GG sind! Das Hauptargument von damals "Gewichtersparnis / Motor" scheint in der heutigen Zeit komplett uninteressant zu sein.....obwohl man mit großem Aufwand versucht alle Fzge. irgendwie, teilweise mit enormen Aufwand - leichter zu bauen.....

Daraus kann sich jeder seine Schlüsse ziehen.....ich hab es auch getan!

Mag sein das ich jetzt wieder jemanden auf den Schlipps trete aber so läuft es --> siehe Kardanwellen, Ein Teil für 50 € kaputt --> es kommt eine aufgearbeitete TASUCHwelle für etwa 1000 €.....

Aber im Klartext:

Solange es ein LL2 gibt werde ich dieses entsprechend der Vorgabe in AYH und BLE Motoren bis 2006 einfüllen lassen und auch jeden Freundlichen mit Nachdruck darauf hinweisen.....und hoffen das meine Kiste die Fehlbefüllung übersteht.....sonst muss ich halt mal mein ganzen Spezialwerkzeug raussuchen und das Motörchen mal zerlegen und tauschen.....

SG
Alevuz

Beitrag von „Sittingbull“ vom 21. Februar 2013 um 13:07

[Zitat von dark-bunny](#)

Das Longlife 3 darf auf gar keinen Fall in deinem V10 gefahren werden. Es fehlen dem Öl Bleianteile die dein Motor dringend benötigt!!!!!!

[Zitat von alevuz](#)

Mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ist dies völliger Quatsch! Das hast du sicher aus einem Forum mitbekommen ! ...

Über die geringen Unterschiede der beiden Öle (ua. HTHS Viskosität ??) ...

Hallo zusammen,

ich habe bei einem großen Produzenten für Öl persönlich angefragt. Die Unterschiede zwischen VW 506 01 und 507 00 liegen hauptsächlich in der HTHS (High Temperature High Shear Viscosity). Ausser Zink werden keine Metalle wie Blei oder Barium mehr als Additive verwendet. Die Verwendung von VW 507 00 beim TDI ohne DPF sollte eigentlich keine Schäden verursachen, trotzdem müssen sich die Werkstätten an die Vorgaben von VW halten 😊

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „Janni“ vom 21. Februar 2013 um 13:52

Hallo Stephan, danke für die Nachfrage. Bei mir ging es jedoch um den V10 TDI mit DPF.

Beitrag von „alevuz“ vom 21. Februar 2013 um 14:02

[Zitat von Janni](#)

den V10 TDI mit DPF.

Hallo

Wenn bis 2006 dann auch mit Werks DPF 506.01 !

SG
Alevuz

Beitrag von „khclp“ vom 21. Februar 2013 um 14:26

Zitat von Janni

.....ARAL LongLife 5W30 III entspricht der VW Norm 504 und 507, welche die 506 01 (wie es im Bordbuch steht) ablöst.....

Jetzt bin ich total verunsichert!!! 😞

Moin

was Aral sagt ist völlig unwichtig es zählt einzig und nur das was in deinen Unterlagen vom Fahrzeug steht und da dein V10 aus Bj.2005 ist musst du 506.01 LLII verwenden. Selbst manche 😊 wissen das nicht immer, da sich mit diesen Motortypen wenig oder garnicht zu tun haben, sollte so nicht sein aber leider ist es so.

Lass dich doch nicht ins Boxhorn jagen. Nimm deine Unterlagen zur Hand und schau genau nach da steht alles drin und du darfst nur das 506.01 fahren. Dieses Oel ist nach wie vor zu bekommen.

Du kannst ebenfalls die VW Hotline anrufen und dort nachfragen. Lass dir schriftlich geben wenn anderes Oel eingefuellte wurde da Folgeschäden nicht auszuschließen sind.

Alles weitere ist ja hier schon zu Hauf diskutiert worden.

LG Kurt



Beitrag von „Reitersmann“ vom 8. August 2014 um 11:05

Hallo zusammen,

kann mir jemand sagen wie viel Liter Motoröl beim Ölwechsel des V 10 gebraucht werden?

Grüsse aus der sonnigen Pfalz

Beitrag von „Janni“ vom 8. August 2014 um 11:19

Moin,
plane mal 11 Liter ein.