

# Ignition Coil Packs - alle 6 auf einmal kaputt

**Beitrag von „Bastian Kigali“ vom 8. Januar 2009 um 09:12**

Hallo Leute,

Erstmal ein frohes neues Jahr gewuenscht und alles gute an alle. Hoffen wir mal das 2009 ein bisschen besser ablaufen wird.

Mein Jahr hat gut angefangen. Mein Motor faengt auf einmal an zu rueteln und bringt keine Leistung mehr. Erst hatten wir an die Injektoren gedacht weil es eine Cylinder Fehlzueundung vorzeigt (slechte Benzinqualitaet in Afrika) aber dann stellt sich heraus das es an den "Ignition Coil Packs" liegt. Ich kenne die Deutsche Uebersetzung nicht. Es gibt eins fuer jeden Cylinder. Das komische ist, das auf kurzer Zeit (in einer Woche) einer nach dem anderen kaputt gegangen sind.

Unsere Amerikanischen VW Kollegen kennen anscheinend dieses Problem fuer die 2003 - 2005 Modelle und die Teile wuerden von deren VW Garagen ersetzt weil dieses Problem bekannt ist bei VW USA. Und dies auch nach 40.000 Meilen, sprich 65.000 kms.

Natuerlich weigert sich mein Haendler das auch zu tun und schiebt dies ab auf Verschleisteile wie "Zuendkerzen und Reifen". Dies wuerde nicht unter Garantie fallen.

Hat jemand die gleiche Erfahrung miterlebt und wie habt ihr es loesen koennen?

Gruss,  
Bastian

---

**Beitrag von „juma“ vom 8. Januar 2009 um 09:19**

Servus,

gutes neues erst mal zurück! 🤖

Das Ding nennt sich im Deutschen Zündspule.

Schau mal hier: [KLICK](#)

eventuell auch hier: [KLICK](#)

---

### **Beitrag von „Bastian Kigali“ vom 8. Januar 2009 um 09:39**

Hallo Uli,

Wieder einmal der Retter in der Not. Besten Dank fuer die Links. Die Frage bleibt aber immer noch ob mein Haendler die Zuendspulen unter Kulanz ersetzen soll? Oder hab ich hier keine Chance?

Gruss,  
Bastian

---

### **Beitrag von „Bastian Kigali“ vom 8. Januar 2009 um 09:51**

Uli,

Noch was vergessen. In Belgien kosten die Teile EUR 36,- + Mwst pro Stueck. In USA kann ich sie kaufen fuer USD 25,- / Stueck. Ich muss die sowieso nach Afrika kommen lassen. Aber anscheinend in USA gabs in 2003 noch keinen Touareg auf dem Markt. Alle original Ersatzteile sind erst fuer Modelle ab 2004 zu kriegen.

Gibt es Unterschiede zwischen Europa und USA Modelle?

Gruss,  
Bastian

---

### **Beitrag von „juma“ vom 8. Januar 2009 um 12:39**

Servus,

#### Zitat von Bastian Kigali

[...]Aber anscheinend in USA gabs in 2003 noch keinen Touareg auf dem Markt. Alle original Ersatzteile sind erst fuer Modelle ab 2004 zu kriegen.

Gibt es Unterschiede zwischen Europa und USA Modelle?

soweit mir bekannt ist, unterscheiden sich lediglich die Ausstattungsvarianten. Aber hierbei wird Dir mit Sicherheit Franks helfen können, der in dem Bereich recht firm ist, was die Unterschiede zwischen US- und DEU-Modell betrifft. Aber es gibt ja auch noch andere US-Modell-Fahrer... 😊

#### Zitat von Bastian Kigali

[...]Die Frage bleibt aber immer noch ob mein Haendler die Zuendspulen unter Kulanz ersetzen soll? Oder hab ich hier keine Chance?

schwierig zu sagen. Auf der einen Seite anscheinend ein bekanntes Problem, aber der Händler wird sich wahrscheinlich sträuben, da es jetzt erst nach dieser doch längeren Zeit aufgetreten ist. Kann er nicht einmal eine Kulanz-Anfrage stellen an das Werk oder VW-Afrika oder wo auch immer das dann bearbeitet wird? Mehr als ablehnen können sie das ja nicht...

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 8. Januar 2009 um 13:36**

Bin schon da...

Ja, es sind hauptsächlich Ausstattungsunterschiede und kaum technische Unterschiede. Die Motoren sind baugleich und tragen auch die gleiche Motorkennung. Die Zündspulen von einem EU- 2004er V6 und einem US 2004er V6 sollten austauschbar sein.

Was ich aber nicht weiß ist, ob es zwischen deinem 2003er und dem 2004er (dem ersten Modelljahr in den USA) irgendwelche Unterschiede gab. Vielleicht wurde ein Strecker geändert oder eine Kabellänge? Hier würde ich mal die Teilenummer vergleichen. Wenn EU 2003 und EU 2004 Zündspulen gleich sind dann sollten auch 2004er US Spulen passen.

Gruß

Frank

---

### **Beitrag von „Bastian Kigali“ vom 8. Januar 2009 um 21:59**

Hab heute die freudige Nachricht erhalten das VW Deutschland anscheinend die Kulanz abgelehnt hat. Ich glaub denen aber nicht. VW Burundi koennte die Anfrage stellen, bin mir aber nicht sicher ob die das koennen da ich das Auto dort nicht gekauft habe. Versuchen kann mann aber trotzdem.

Ich werde mich morgen informieren ob 2003 EU dem 2004 EU model gleicht. Besten Dank fuer den Tip und die Information.

Ich moechte ab jetzt den K&N Luftfilter gebrauchen. Mit meinem Jeep Wrangler hab ich keine Probleme bis jetzt. Mit dem Touareg irgendwelche Probleme mit diesem Filter?

Gruss,  
Bastian

---

### **Beitrag von „Franks“ vom 9. Januar 2009 um 01:06**

Also nach all den Berichten, die ich über K&N lese, resultiert dessen geringe Mehrleistung darin, dass er mehr Luft aber auch mehr Dreck durchlässt, also weniger filtert. Gerade in etwas staubigeren Gebieten (und da zähle ich Afrika mal ganz pauschal dazu, genau wie Texas) würde ich von sowas eher abstand nehmen.

Gruß

Frank

---

## Beitrag von „dschlei“ vom 9. Januar 2009 um 05:06

### Zitat von FrankS

Also nach all den Berichten, die ich über K&N lese, resultiert dessen geringe Mehrleistung darin, dass er mehr Luft aber auch mehr Dreck durchlässt, also weniger filtert. Gerade in etwas staubigeren Gebieten (und da zähle ich Afrika mal ganz pauschal dazu, genau wie Texas) würde ich von sowas eher abstand nehmen.

Gruß

Frank

mein Arbeitgeber, der ja auch alle Arten von Hochqualitaetsfiltern herstellt, hat mal die Filter von K&N gegen solche von Donaldson getestet, und fand heraus, dass K&N kaum mehr Luft durchlaesst, aber auf jeden Fall mehr Partikel, die eine Abbraision verursachen koenne.

Des weitern besteht bei Oel getraenkten Filtern immer die Gefahr, dass beim Nachoelen zu viel Oel verwendet wird, und dadurch die Mass Flow Sensoren verschmutzt werden (fauling), die dann fuer erhebliche Kosten ausgetauscht werden muessen!

Im Uebrigen sind die Air Boxes beimtouareg gross genug, um relativ grossvolumige filter einzubauen, die dem Luftbedarf des Touareg genuege tun sollten. Was eventuell ei wenig Leistungssteigerung in heissen Klimas bringen koennte, waere eine Cold Air Intake Installation, die aber auch mit einem trocken Medium ausgestattet werden sollte!

---

## Beitrag von „stuempf“ vom 4. Februar 2009 um 08:02

K&N Luftfilter:

kann ich persönlich abraten. Habe mit meinem 330er Cabrio damals Prüfstandmessungen wegen eines chiptunings gemacht also vorher nachher. Danach habe ich den K&N Luftfilter gewechselt und vorher/Nachher gemessen. Der Luftfilter bringt nichts, die Unterschiede lagen im Bereich der Messungenaugigkeit. Der K&N hatte das schlechtere Messergebnis.

Da ich die Messung bei Porsche in FFM gemacht habe riet mir der Meister definitiv von K&N Filtern ab, da sie einfach zuviel Dreck durchlassen würden. Sie hätten da auch schon eine Menge Diskussionen mit Kunden geführt, nachdem sie Reperatur-Rechnungen zahlen sollten....

Wenn es so einfach wäre und kein Problem verursachen würde wäre es Serie.... Mehr Leistung, weniger Verbrauch ....

Und wie oben schon erwähnt in Staubigen Gegenden ... sowieso.

Gruss Stuempf

---

### **Beitrag von „noti“ vom 4. Februar 2009 um 09:45**

#### Zitat von dschlei

.....

Des weitern besteht bei Oel getraenkten Filtern immer die Gefahr, dass beim Nachoelen zu viel Oel verwendet wird, und dadurch die Mass Flow Sensoren verschmutzt werden (fauling), die dann fuer erhebliche Kosten ausgetauscht werden muessen!

...

Die "Verölung" des Luftmassenmessers war bei mir seinerzeit leider auch beim K&N LF der Grund für Leistungsverlust..... bin reuemütig wieder zum Original retour  
Ausser Spesen nichts gewesen --> Kann daher ebenfalls nur abraten!

---

### **Beitrag von „Garfield“ vom 4. Februar 2009 um 15:55**

Hi,

zum Thema K&N Filter: Nie wieder !!!

Hatte mal in meinen Audi A8 3,7 l einen montiert.

Am Anfang ganz gut, dann nicht mehr beachtet, nach ca. 4 Jahren:

Automatikgetriebe kaputt !!! Kosten ca. 4.500,- Euro´s !!!



Ursache : Luftmassenmesser defekt, gibt falsche Daten an Motor und Getriebesteuergerät,

Getriebe macht falsche Dinge, Getriebe kaputt.

Ursache für defekten Luftmassenmesser war der K&N Filter, zuviel Öl und Dreck durchgelassen, Meßdrähte vom LMM verschmutzt.

Ist ein schleichender, langsamer Prozess, man merkt es nicht, bei einem Sauger, Benziner mit hoher Leistung sowieso nicht.

Kein Einzelfall, kann man in sämtlichen A8 Foren zur Genüge nachlesen, hab ich damals aber leider noch nicht getan 😞

Fazit: Nie wieder !!!

Grüße

Garfield (Willi)