

# Luftfahrwerk eingefroren??

**Beitrag von „Meister Jo“ vom 15. Januar 2009 um 12:08**

Hallo, ich als Schrauber an der Front habe auch mal ein Problem, mitdem ich nicht so ganz weiterkomme!

beim V& (MJ 2006) erscheint nah frostiger Nacht im freien die Meldung: Fahrwerkfehler,im Fehlerspeicher steht Regellage nicht einstellbar.

Trotz durchblasen aller gelösten Luftleitungen und 10 x Heben uns Senken von Lade- bis x-tra Level keine Besserung.

Hatte jemand schon ein ähnliches Problem Was wurde getan?

Ich weiß nicht mehr (kostengünstig) weiter! 😞

Sollte es en Kompressor mit integriertem Trockner (für ca.

€ 1600 oder doch Korosion im Ventilblock oder etwa nur eingefrorene Elektronen sein)Bei uns ist es z.ZT. nachts zw -5 und - 16°C

Ich danke Euch im Vorraus

---

**Beitrag von „darkdiver“ vom 16. Januar 2009 um 19:59**

Hallo,

also ich (auch GP 2006)habe keine Probleme, wobei es mir vorkommt, als wenn der Kompressor wieder lauter geworden wäre bei der Kälte. Aber sonst geht das Fahrwerk super gut. Und ich fahre viel in Offroad rum und das Ding pumpt immer rum bei mir.

Mehr kann ich dir nicht sagen.

Viele Grüße

Eric

---

**Beitrag von „dschlei“ vom 16. Januar 2009 um 21:00**

Obwohl wir nun schon fast eine Woche Temperaturen zwischen -30° und -45° C haben, macht weder der Kompressor noch das Fahrwerk selbst ungewöhnliche Geräusche!

---

### **Beitrag von „artosart“ vom 25. November 2012 um 10:52**

Hallo,

möchte das Thema wieder "aufwärmen". Bei meinem R5 2003 hat es die letzten 2 Winter auch ähnliches Phänomen gegeben. Wenn es sehr kalt wird kann es manchmal passieren, dass das Luftsystem auf "Hochstellung" fährt und ich dann in einer Art schwankenden Sänfte rumkurve. Nach Abstellen des Fahrzeuges vollführt es auch nicht das sonst übliche Ablassen von Druck (Ausblasgeräusche). Sobald das Auto länger abtauen kann, tritt das Problem nicht mehr auf. Was doppelt blöd ist, ist die Tatsache, dass ich bei Hochstand nicht in unsere Garage einfahren kann, lichte Höhe des Tores zu niedrig...

Vermute, dass es in diesem Winter wieder auftreten wird.

Kann es sein, dass ein Ventil durch Nässe, die von der Straße hochspritzt, bei Kälte vereist? Wo sind diese Ventile (man hört ja deren "Ausblasen" öfter nach Abstellen des Wagens) und wie könnte man sie vor dem Vereisen schützen. Jetzt wäre die Zeit sich dagegen zu wappnen.

Danke und

Keep cruising

Gerald

---

### **Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 25. November 2012 um 20:57**

Halo.

Der Kompressor vom Luftfahrwerk ist hinter dem rechten Vorderrad im Boden und mit einer Abdeckung geschützt.

Erscheint mir nicht unbedingt möglich, dass Spritzwasser da herein gelangen und gefrieren könnte.

Gruß, Chris.

---

### **Beitrag von „artosart“ vom 25. November 2012 um 22:15**

Hallo Chris,

es gibt definitiv Ventile zum Ablassen des Druckes an den einzelnen Radaufhängungen, man hört es deutlich wenn sich diese nach dem Aussteigen der Personen und dem Verschließen des Wagens nivellieren. Kann mir vorstellen, wenn eines dieser Ventile vereist ist, dass das Fahrwerk in die Hochstellung gehievt wird und dort verbleibt, jedenfalls ist das für mich die einzige Erklärung des Phänomens. Der Kompressor hat sicher keinen Defekt.

Keep cruising

Gerald

---

### **Beitrag von „macko“ vom 26. November 2012 um 04:54**

Guten Morgen,

an den jeweiligen Luftfedern selbst sind keine Ventile angebracht, sondern diese sind im Magnetventilblock (in der Nähe des Kompressors) zusammengefasst. Die abgelassene Luft wird über die Trocknerpatrone (Regeneration!) und das Ansaugsystem des Kompressors aus dem System entlassen.

Die Vereisung rührt nicht von Spritzwasser von Außen, sondern von Luftfeuchtigkeit im System, z.B. durch undichte Leitungen oder Luftfedern (System kann nicht mehr genügend entfeuchten).

Gruss

Marco

---

### **Beitrag von „Chris\_OneHander“ vom 26. November 2012 um 06:12**

OK...

Ich habe eine Möglichkeit entdecke ständig im Offroad-Level zu fahren. 😊

---

### **Beitrag von „curio“ vom 26. November 2012 um 09:18**

Feuchtigkeit im System kommt auch ohne jede Undichtigkeit zustande, die im Kompressor aufgeheizte Luft kann mehr Wasserdampf aufnehmen, und der kondensiert dann in den kalten Leitungen wieder aus. da kann einiges zusammenkommen. Deshalb haben Kompressorenkessel unten einen Ablaßhahn....

Abhilfe bei massiver Vereisung bringt wahrscheinlich ablassen der Feuchtigkeit (wenn möglich, weiß ich nicht) und vielleicht eine neue Trocknerpatrone.

Viel Erfolg

Achim

---

### **Beitrag von „artosart“ vom 27. November 2012 um 18:10**

Hallo,

genau an das Ablasventil meines Kompressors in der Garage hatte ich auch gedacht, da kommt alle 6 Monate einiges raus... Hat der T. eine solche Ablasmöglichkeit/funktion? Weiß das jemand oder hat Zugang zu detaillierten Unterlagen?

Danke

Keep cruising

Gerald

---

### **Beitrag von „macko“ vom 27. November 2012 um 18:19**

Hallo,

Beitrag #7 gelesen? Der Touareg hat kein Ablasventil, aber die Luft entweicht über die Trocknerpatrone und nimmt die Feuchtigkeit auf, bevor sie ins Freie gelassen wird. Sollte ein Defekt vorliegen und die Luft z.b. an einer Luftfeder entweichen, fördert das System mehr Luft über die Trocknerpatrone rein, als wieder entlassen wird. Folglich übernässt diese und Feuchtigkeit kommt ins System, so dass auch die Magnetventile vereisen können... Einfach gesagt, Frischluft ins System, Trocknerpatrone nimmt Feuchtigkeit auf, wird Druck abgelassen entweicht diese über die Trocknerpatrone und nimmt die Feuchtigkeit wieder auf und gibt sie an die Umgebung ab.

Es wird schon seine Gründe haben, warum der TII jetzt ein geschlossenes System hat...:)

Gruss  
Marco

---

**Beitrag von „artosart“ vom 23. März 2013 um 11:14**

Hallo,  
wie auch immer, diesen Winter 0 Probleme damit, egal wie kalt es war.  
Keep cruising  
Gerald