

Luftkompressor defekt - Brauche dringend Rat!!!

Beitrag von „kato“ vom 17. August 2009 um 17:17

hallo

gestern ist mir doch tatsächlich der luftkompressor explodiert. die 2 stehbolzen, die den kopf halten, sind einfach gebrochen. also billig material seitens hersteller. jetzt ist es eh zu spät, weil den kolben hats auch gleich mit zerlegt.

meine frage:

der kompressor hat die teile nr. 7L0 616 006 C - touareg ist bj. 2004

der händler möchte dafür 1.700 plus einbau.

im netz habe ich aber einen kompressor für einen bruchteil der kosten gefunden. der hat aber die teile nr. 7L6 616 006C - touareg bj. 2008

wer weiss - mit sicherheit! - ob der kompressor bj 2008 in den bj 2004 passt. optisch sehen sie alle gleich aus...

wäre für eine schnelle hilfe dankbar. auto steht in der werkstatt und ich habe im netz nur den einen kompressor gefunden.

vielen dank

kato

Beitrag von „wolve“ vom 17. August 2009 um 20:22

Schaust du mal [hier](#), da sind drei Stück auf Lager.

Grüße,
Klaus

Beitrag von „kato“ vom 17. August 2009 um 20:42

hi klaus

vielen dank!

hab reingeschaut... sind halt noch recht teuer. 750 €

bei ebay gibt es sie für 390 €

z.B. hier

http://cgi.ebay.de/VW-Touareg-Kompressor-Luftfahrwerk-Luftkompressor_W0QQitemZ390072405853QQcmdZViewItemQQptZAutoteile_Zubehör?hash=item5ad2208f5

ich denke, der wird auch passen. irgendwie haben die alle unterschiedliche nummern.

angeblich sind die ja für touareg, chayenne und q7 alle gleich. steuergerät sind evtl. anders programmiert, aber da kann ich ja mein altes nehmen. ich brauch eigentlich nur den druckzylinder.....

hoffe das geht gut....

vielen dank nochmal...

grüsse!

kato

Beitrag von „macko“ vom 18. August 2009 um 11:17

Hallo Kato,

ich hatte vor dem T-Rex einen a6 allroad, der hat genau die gleichen Kompressorprobleme.

Ich hab mich damals naeher damit befasst und kann dir dazu folgendes mitteilen.

Die Kompressoren sind nur auf eine gewisse lifetime ausgerichtet, ich schaeetze mal so 150tkm. Die Kolben sind nur an der Kurbelwelle gelagert, oben am Zylinderkopf fehlt die Lagerung, d.h. jedesmal wenn der Kolben am oberen Totpunkt ist, kippt der Kolben leicht und schleift Material von der Kolbeninnenwand ab. Mit der Zeit wird der Zylinder einfach undicht und der KOmpressor verliert an Leistung. Gut fuer den Hersteller, die Ersatzteilkosten sind entsprechend gesalzen....

In deinem Fall sind die Schrauben abgerissen, vllt. hat der Kolben ja wegen gebrochenen Ventilschaftdichtungen geklemmt. Aber das passt genauso in Bild.

Ich hab damals vor der Reparatur lange gesucht, u.a. gabs in ebay Kompressoren fuer den DB Vito, die Aeusserlich gleich aussahen. Letztendlich brauchte ich dann aber das auto dringend und den Temperaturueberwachungssensor gab es nicht einzeln, weshalb ich bei audi 1000 euro fuer die reparatur bezahlt habe. im nachgang hab ich meinen Kompressor aber zerlegt und die wahren maengel (s.o.) festgestellt.

Der Anbieter in ebay hatte damals auch mit mir kontakt, seitdem verkauft er die wabco kompressoren, an die er exklusiv kommt dort auch fuer den audi.

Ich hab mir schon div. Bilder vom Touareg Kompressor angesehen und wuerde sagen, dass die kompressoren untereinander komplett gleich aufgebaut sind, dh. ich wuerde dort einen nagelneuen fuer ca. 400 Euro kaufen, die Halterung etc. umbauen und gut ist. Achte vorher noch auf den temperatursensor des kompressors (fehlerspeicher auslesen!!), denn der ist nicht immer als Ersatzteil lieferbar (allroad z.b.) und es gibt ihn nur zusammen mit dem orig. ersatzteil.

<http://cgi.ebay.de/Kompressor-Aud...id=p3286.c0.m14>

Bilder und den alten Kompressor hab ich noch daheim, bin aber momentan in der Slowakei, so dass ich leider dir kein Bildmaterial geben kann.

Das o.g. Angebot soll keine Werbung sein, waere fuer mich aber die einzige alternativ den teuren vw tausch zu umgehen.

Den Tausch bekommst du normal selbst auch hin, sind nur Stromanschluss, Anschluss zum Luftfilter und der Hochdruckschlauch. Der Rest kommt erst danach, aber den kannst du ja beibehalten....

bei weiteren fragen einfach melden! Ich hoffe ich konnte euch etwas futter zu dem thema geben....

gruss
marco



Beitrag von „kato“ vom 18. August 2009 um 12:09

hi marco

vielen dank für die infos. ich sollte vielleicht erwähnen, dass mein dicker erst 80.000 runter hat. aber... das auto sieht von unten aus wie vielleicht 10.000 - selbst der werkstattmeister stand in verwunderung darunter. grund. auto wird jede woche - oder bei dreck sofort gereinigt. gelände gibts selten und wenn nicht so hart. ich gehöre also zu denen, die den kompressor wohl kaum fordern.

wenn stehbolzen reissen, dann ist das für mich ein klares zeichen. entweder zu fest angedreht oder einfach billiges material.

wie dem auch sei, ich habe jetzt für 300 kracher einen kompressor aus dem 2008 modell. die sind wohl baugleich. ich muss ja nur den zylinder tauschen. die ganzen anbauteile brauche ich ja garnicht. so ist zumindest der plan.

der freundliche war sehr geknickt aufgrund meines vortrages zum diesem thema und bot an die sache für 200 (einbau & ausbau) zu erledigen. das ist ok für mich.

ich hoffe ich kann bilder von dem kaputten kompressor noch machen und werden den ganzen kram dann posten.

vielen dank!

grüsse!

kato

Beitrag von „FWB Group“ vom 18. August 2009 um 23:00

Hi

Ja, mach das mal, ich hab ähnlicher Erfahrungen mit dem Kompressor am MB Vito V6 gehabt. Der Kompressor und der Einbauort beim Vito 639 (der 1.) war eine Katastrophe, an der sich MB reichlich gesund gestoßen hat.

Meistens ist der Kompressor gar nicht kaputt gewesen, sondern nur die Magnetventile, deren Lötunkte im Verguß (Wicklung - Kabelanschluß) sind durch die normale Betriebstemperatur (wahrscheinlich zu schwache Wicklung - produziert in China) einfach aufgegangen.

Ich hab versucht das nachzulöten - kein Chance.

Offiziell wurde nie etwas darüber von MB geschrieben, außer in diversen Foren.

Ich wünsche dir bei deinem Experiment viel Glück.

Mir gleich mit, weil ich hab ja auch das Luftfahrwerk.

Beitrag von „kato“ vom 29. November 2010 um 17:18

Falls es jemanden interessiert... mehr als ein Jahr ist vergangen und das Thema ist nicht gelöst. Habe damals einen neuen Kompressor bei ebay gekauft und vom Freundlichen verbauen lassen.

Auto abgeholt und drei tage später wieder die erste Fehlermeldung. Auto zurück zum Freundlichen der aber jegliche weitere Untersuchung bzw. Reparatur ablehnte. Natürlich bekam ich zu hören ih hätte ein defektes Teil angeliefert. Verkäufer bei ebay versicherte das Teil sei in Ordnung... Abgesehen davon brauchte ich den Wagen und musste erst mal alles so lassen...

Seit dem war das Auto in 4 vereschiedenen Werkstätten und jeder erzählt was anderes. Einmal ist es das Steuergerät, dann die Ventileinheit, dann der Kompressor an sich.

Komisch ist nur, das System funktioniert einwandfrei. Nur die Fehlermeldung eben.

Aktuell ist der Wagen zur Inspektion. Heute hiess es mal zur Abwechslung etwas konkreter... der Kompressor baut keinen Druck ab... ? Check ich leider nicht denn da müsste der ja irgendwann platzen. Ich fahre aber ewig damit rum und verwende das Fahrwerk auch regelmässig.

Nun bin ich total entnervt. Mit dem Fehler kann ich den Wagen nicht verkaufen. Also muss ich wohl damit leben, dass die Fehlermeldung da ist.

Fakt ist, keins der Autohäuser, die ich aufgesucht habe, hatten einen Plan. Jeder erzählt was anderes und am Ende raten sie mir alle zu einem neuen Teil zu 1850,- netto....

Falls jemand einen Rat weiss und jemanden empfehlen kann der sich WIRKLICH damit auskennt und sich die Zeit nimmt, das Problem mal anzusehen, dann würde ich es auf jeden Fall nochmals versuchen. Sollte halt nicht zu weit weg vom Rhein Main Gebiet sein....

Prost

Kato

Beitrag von „macko“ vom 29. November 2010 um 20:24

Hi,
was steht denn im Fehlerspeicher??

gruss
marco

Beitrag von „kato“ vom 30. November 2010 um 18:25

Hi

Auto nun aus der Werkstatt befreit!

Hier die exakte Fehlermeldung:

Niveauregulierung

7L6907553B

LUFTDR.-CDC-3C1P1

Codierung 15520

Betriebsnummer 31414

3650

1 Ereignis erkannt

01772 008

Signalleitung von Druckgeber Niveauregulierung - G291

unplausibles Signal

sporadisch

Hinzu kommt das scheinbar beim Wechsel des Kompressors das "Relais" nicht getauscht wurde. Das muss wohl mitgetauscht werden. Vorschlag war jetzt das Relais einfach mal zu tauschen und zu sehen was passiert, da von den Kosten her überdschaubar.

System arbeitet einwandfrei. Bei Stop und erneutem Start ist der Fehler weg. Kommt aber dann wieder. Komischerweise war es eine Zeit lang so, dass die Fehlermeldung nach Stop Start nicht mehr kam. Jetzt kommt sie aber immer wieder. Ca. 3-5 Minuten nach Start.

Wäre super wenn jemand eine hilfreiche Info hätte. Werkstatt war zwar sehr nett und hilfreich, jedoch mit der Interpretation des Fehlers überfordert...

Vielen Dank für euren Input.

Grüsse
Kato

Beitrag von „r32“ vom 30. November 2010 um 22:11

Level Control Pressure Sensor (G291)

We're up at 9000 ft by Longs Peak with a real slow dial-up connection so I gave up on searching. Please forgive.

The last two 9-mile trips to town have generated a Front Running Gear Workshop warning. Vagcom shows fault 01772-Signal from Level Control Pressure Sensor w/008-Implausible Signal -Intermittent.

Anybody have experience with this? Is G291 replaceable separately? Bentley shows it as part of the Air Supply Unit in which case I'd better head to the dealer!

Will I damage anything by driving with this fault?

Are the two Chris's still at Gebhardt in Boulder as recommended by Aircooled?

Thanks in advance for any wisdom on this.

2006 V10 TDI Reflex Silver/Anthracite w/Monster Mats, Cargo Shell, Nokian WR's and VagCom
[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...ser_offline.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quote.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quickreply.gif>]

[lgibson](#) [View Public Profile](#) [Send a private message to lgibson](#) [Find More Posts by lgibson](#) [Add lgibson to Your Contacts](#)

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...on/post_old.gif] 07-24-2009 #**2**

[aircooled](#)

Administrator

[Blockierte [Grafik:](http://cdn.clubtouareg.com/forums/./attachments/customavatars/avatar9221_7.gif) http://cdn.clubtouareg.com/forums/./attachments/customavatars/avatar9221_7.gif]

Touareg: 2006 V8

Join Date: Dec 2003

Location: Boerne, TX/Evergreen, CO

Second Vehicle: 2006 V10 TDI Posts: 2,644

Images: [16](#)

Hi Lawrence, hope you are doing well. Sounds like a failing air compressor, but I am unclear as to how the compressor assembly is setup. I do know that there is a kit to replace part of the unit instead of the entire compressor, this is likely what you are seeking. Chris MacDonald does work in the parts department at Gebhardt, might be good to give him a call and see what he can do for you. His number is 303-444-1644.

The service tech Chris is now working at Emich VW, a ways farther than Boulder.

I don't think you will do damage driving with this fault, but it does largely render the air suspension system inoperative. Are you clearing the fault or is it going away by itself? I get a similar fault, usually on cold mornings, and clear it with a 'reboot' of the Treg, key off and out, back in and start. The error stay away for the rest of the day or longer with this method.

TAKING A BREAK FROM CLUB TOUAREG FOR A LITTLE WHILE, please PM another moderator if you need immediate assistance or my response to you may be delayed.

// 06 V10 TDI, Reflex Silver/Teak--Loaded

// 06 V8, Campy White/Teak--Air--DVD NAV--Backup Cam--Kessy--Winter--Xenon--RDL--Factory Hitch--Dakar Offroad Front Skid Plate

// 08 27' Airstream International CCD :: Airforums.com Member - "Westfalia"

// 08' Dodge Ram MegaCab 6.7L Cummins **FOR SALE - PM for Details!!**

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...user_online.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quote.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quickreply.gif>] [aircooledView Public Profile](#)[Send a private message to aircooled](#)[Find More Posts by aircooled](#)[Add aircooled to Your Contacts](#)[View Gallery Uploads](#)

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...on/post_old.gif] 07-27-2009 #[3](#)
[lgibson](#)

Senior Member

Join Date: Nov 2006

Location: El Paso, TX

Posts: 198

Hi Chris, In searching Bentley for compressor pressure specs I did find the measured value blocks for Vagcom but also a 4-page Tech Bulletin 43-05-02 which addresses DTC 01772 008 specifically. "In most cases this DTC is related to a leak in the system." (I do not believe my susp. is leaking down.) On page 4 it does mention "compressor insufficiency" as a final possibility. Guess I'll have a look at the pressure next.

2006 V10 TDI Reflex Silver/Anthracite w/Monster Mats, Cargo Shell, Nokian WR's and VagCom
[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...ser_offline.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quote.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quickreply.gif>] IgibsonView Public ProfileSend a private message to IgibsonFind More Posts by IgibsonAdd Igibson to Your Contacts

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...on/post_old.gif] 12-07-2009 #4
[elRey](#)

Junior Member

Join Date: Jun 2008

Location: Woodstock, GA

Posts: 28

any update?

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...ser_offline.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quote.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quickreply.gif>] elReyView Public ProfileSend a private message to elReyFind More Posts by elReyAdd elRey to Your Contacts

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...on/post_old.gif] 12-10-2009 #5
[Igibson](#)

Senior Member

Join Date: Nov 2006

Location: El Paso, TX

Posts: 198

I am always quick to suspect a bad sensor when getting a fault code. No one ever replied as to where the sensor is. It appears to be a part of the compressor assembly. Aircooled was absolutely correct: the compressor runs too long on first start-up on cold mornings (sometimes!). That generates the code which goes away after restart and may not show up the

next am or the next week. If that code ever starts to be regular I'll put in a new piston ring kit per Bentley.

2006 V10 TDI Reflex Silver/Anthracite w/Monster Mats, Cargo Shell, Nokian WR's and VagCom
[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...ser_offline.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quote.gif>] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/quickreply.gif>] Iqibson [View Public Profile](#) [Send a private message to Iqibson](#) [Find More Posts by Iqibson](#) [Add Iqibson to Your Contacts](#)

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...on/post_old.gif] 01-23-2010 #[6](#)
[jeffbum](#)
Member

Touareg: 2004 V8
Join Date: May 2008
Location: Great Falls, MT
Posts: 46
Images: [3](#)

After my recent trip to Washington I've come up with the same fault. Took it to the dealer and he narrowed it down to the passenger front corner level sensor. He said it was fairly common and easy to replace. I don't know if this helps, but he told me not to worry about my compressor.

'04 V8 | VIN 63,xxx | Offroad Gray | Teak | Bixenon | Air Susp | Locking Rear Diff | Winter Package | 54k Mi | Pirelli Scorpion ATR 255/55/19

[Blockierte Grafik: http://cdn.clubtouareg.com/forums/./foru...ser_offline.gif] [Blockierte Grafik: <http://cdn.clubtouareg.com/forums/./forums/images/buttons/report.gif>]

Beitrag von „FWB Group“ vom 1. Dezember 2010 um 11:07

Nimm Kontakt mit Volkswagen auf und befrage die nette Dame, welcher ihrer Servicebetriebe in deiner Nähe ist, der sich mit den Touareg auskennt. Die müssen eine fehlergeführte Suche machen. Ich hab mich gerade mal 1 Stunde mit deiner Problematik befasst und darüber nichts in den Unterlagen gefunden, was dir wirklich weiter helfen könnte.

Hinzu kommt, das wir in letzter Zeit immer mehr T in der Werkstatt haben und sich identische Fehler häufen. In diesem Jahr schon der dritte T (inklusive meinen) mit defektem Scheibenwischer Motor vorn. Auch Luftfederungsprobleme ähnlich deinem, haben wir schon gefunden. Leider sind die Systeme am T so umfangreich, das dir mit dem Blick in die Glaskugel nicht geholfen werden kann.

Beispiel:

Bei einem unserer Kundenfahrzeuge war die ortsansässige T Werkstatt am Ende, das Problem blieb. Der Kunde wußte sich mit dem sporadisch auftretenden Fehler keinen Rat mehr und kam zu uns. Nach fast 1 Woche Suche kam mein Werkstattmeister auf die Idee, einzelene Adern hin auf Durchgang und plausible Widerstandswerte zu messen. Eine Arbeit, die direkt nach Hundeflöhen kommt.

Ergebnis vorweg: Wir haben den Fehler gefunden.

Eine Steuerleitung im Canbus hatte gegenüber anderen einen hohen ohmschen Widerstand, das auffiel.

Frage warum? Das Kabel war freigelegt und soweit ersichtlich, von außen völlig unbeschädigt.

Wir haben die Ader vorsoglich überbrückt, sporadischer Fehler war danach weg und kam nicht wieder.

Wir haben die Isolierung der Ader geöffnet und zum Vorschein kam grünes, brösseliges, extrem oxidiertes Kupfer, das bei Berührung zerbröselte. Leitfähigkeit gleich Null. Also direkt in Bratislava so eingebaut.

Finde so was mal.

Problem dabei, Fehlersuche kostet unendlich viel Zeit und der Kunde zahlt sowas ja selten.

Also viel Glück!

Beitrag von „kato“ vom 1. Dezember 2010 um 12:14

Hallo Frank

zunächst vielen Dank für Deine Antwort und die Zeit, die Du dir genommen hast. Mit VW hatte ich schon gleich zu Beginn dieser Odysse Kontakt. Aber die haben mir hier nur ein Autohaus empfohlen, mit dem ich bereits unsagbar schlechte erfahrungen gemacht habe. Empfohlen

wurde es mir wohl, weil es das grösste ist. Also habe ich mir dennoch an das Autohaus gewandt und bereits beim Versuch das Thema am Telefon mit jemand Kompetenten zu besprechen ging die Sache schief. Als ich endlich beim "Meister" angekommen bin, wiegelte der gleich ab: "da muss ein neuer Kompressor rein". Also auch hier nur Umsatz im Kopf.

Ich bin mittlerweile so weit, dass ich egal wohin fahre um den Fehler aus dem Auto zubekommen. Problem aus meiner Sicht ist das Keiner Lust hat sich mit diesem Problem zu beschäftigen. Und hier geht es nicht darum, dass ich nix zahlen will. Im Gegenteil.

So wie es aussieht werde ich wohl das mit dem Relai austausch probieren. Das ist noch ein überschaubares Projekt. Ansonsten bleibt nur hoffen, dass hier einem was einfällt oder einen top Kontakt hat.

Jedenfalls habe ich auf sämtlichen Plattformen im Netz, auch Ausländischen, nicht gefunden, was weiterhilft. Allerdings scheine ich nicht der Einzige mit diesem Problem zu sein...Daher hoffe ich auf eine Lösung, darüber würden sich. dann wohl einige freuen!

In deisem Sinne

Besten Dank
Grüsse

kato

Beitrag von „Fischdieter“ vom 1. Dezember 2010 um 17:42

Moin,

am Relais wird es nicht liegen, da dies nur für die Abschaltung und Durchschaltung von 30 zuständig ist. Wechseln würde ich es aber trotzdem, da es mir den Kompressor zerschossen hat.

Hast Du noch den alten Kompressor? baue doch mal den G291 einzeln um. Vielleicht schmeisst ja der Druckgeber ab und zu den Fehler.

gruß
Andreas

Beitrag von „kato“ vom 1. Dezember 2010 um 18:05

Hi Andreas

vielen Dank für die Info. Kurze Frage: was genau ist der "30" und was "G291" (Ventileinheit?)

Den alten Kompressor habe ich noch, inkl. "Ventileinheit" bzw. Verteiler...

Frage ist nur, ob sich der Aufwand lohnt... werden bestimmt 200 Euro wenn nicht mehr. Gebrauchter Kompressor in der Bucht wären 400... hmmttttt 😞

Relaiswechsel werde ich aber wohl mal machen...

Besten Dank!

Grüsse

Kato..

Beitrag von „Fischdieter“ vom 1. Dezember 2010 um 18:22

30 = Dauerplus

G291 = der Drucksensor am Kompressor. Wenn Du Dir Deinen alten Kompressor anschaust, siehst Du da einmal den Drucksensor und einmal den Temperatursensor. beide sind geschraubt und mit dem Kabelsatz einfach zu tauschen. Wenn man etwas begabt ist, kann man es selber machen.

Evtl. ist Dein Kompressor ja auch wegen dem Relais geplatzt. Bei mir hing das Relais auch nur sporadisch und deshalb schwer zu finden!

Bild vom Sensor im Anhang.

grüße
andreas

Beitrag von „kato“ vom 1. Dezember 2010 um 18:35

ahhh! Verstehe. Hab mir das mal angeschaut, der Druckgeber ist quasi fester Bestandteil des Kompressorgehäuses. Allerdings könnte man den "Inhalt", also Feder und den kleinen Kolben sowie Deckel mit Kabelstecker einfach mal tauschen.... weisst Du, ob der Kompressor dazu aus dem Auto raus muss oder kann man das so machen.. also zeigt der Druckgeber im eingebauten Zustand nach unten.. Dann könnte man das recht fix machen...

Ist auf jeden Fall mal ein Ansatz.... Danke dafür 🤖

Was ich bei der ganzen Sache nicht recht verstehe, ist wozu gibt es einen Fehlercode, wenn keiner so recht weiss, was er genau bedeutet?

Grüsse!

kato

Beitrag von „Fischdieter“ vom 1. Dezember 2010 um 19:12

bei VW tauschen die einfach den Kompressor. Dann ist er ja quasi mit neu. 😄 So kompliziert denken die nicht. Ich glaube er sitzt nach oben, weiß es aber nicht ganz genau. Ist aber sehr einfach. Du fährst den ins Offroad-Level, baust die Verkleidung rechts am Unterboden raus. Ist mit nen paar Torx-Schrauben fest und vorne und hinten leicht geklemmt. Dann siehst schon den Kompressor. Dann brauchts was wo Du den Kompressor samt Ventileinheit drauf ablegen kannst (nicht nur baumeln lassen, sonst können die Luftleitungen abreisen). Zum Schluß kannst den Kompressor durch abschrauben der 3 13er Schrauben leicht absenken und kommst überall gut ran!!!!!! Evtl. kannst auch erstmal nur die Steckverbindungen überprüfen samt Kabeltülle auf Beschädigungen.

grüße
Andreas

Beitrag von „macko“ vom 2. Dezember 2010 um 01:31

Hi,

ich würde vor Beginn der Arbeiten noch den Wagenheber Modus aktivieren. 🤖

gruss
marco

Beitrag von „kato“ vom 2. Dezember 2010 um 12:29

also Kompressor hatte ich bereits zwei mal in der Hand, da ich in der Hoffnung war etwas feststellen zu können. Frage ist, kann ich den Druckgeber einfach aufschrauben. Denn wenn ich die Kiste. im Offroad Modus stehen hab ist ja Druck drauf?

Wozu Wagenhebermodus, wenn Auto doch steht? Damit er nicht absacken kann? 😞

Dank schonmal. Werde jetzt als erstes mal das Relais in Angriff nehmen... mal sehen was passiert..

Grüsse

kato

Beitrag von „macko“ vom 2. Dezember 2010 um 20:42

Hi,

Wagenhebermodus, damit er keine Regelungen mehr ausführt, wenn Du drunter liegst.

Sollte Druck auf dem Druckgeber sein, was ich bezweifle, dann wäre es egal, ob Offroadmodus oder sonstwas. Meines Wissens ist erst ab dem Magnetventil Druck auf den Leitungen, die Leitung zwischen Kompressor und Magnetventil dürfte nach Beendigung des Regelvorgangs *drucklos* sein.

Hast Du schonmal mit dem Herrn Mießler Kontakt aufgenommen, evtl. kann er Dir auch Einzelteile verkaufen. Der scheint recht kompetent zu sein, bzw sitzt er an einer nicht öffentlichen Quelle... http://cgi.ebay.de/Touareg-Luft-Kompressor-7L0-698-007-D-7L0-698-006-D-/400136157310?pt=Autoteile_Zubehör&hash=item5d29f9387e#ht_2188wt_1139

Gruss
Marco

Beitrag von „macko“ vom 2. Dezember 2010 um 21:00

Hi Kato,
ich nochmal:

Ich habe gerade noch ein bisschen den SSP für die Niveauregulierung Touareg studiert, dort ist der G291 Sensor im Magnetventilblock integriert und **nicht** am Kompressor selbst!

Das wäre jetzt mal nen Test wert, Deinen alten Magnetventilblock, der doch fehlerfrei war?, mit dem jetzigen Kompressor zu kombinieren...

Auf dem Bild von fischdieter ist **nicht der G291 Sensor eingekreist**, sondern das mechanische Überdruckventil, das den Kompressor von Überdruck schützt. Dies hört man auch, wenn der Kompressor den maximalen Druck aufgebaut hat und abschaltet, gibt dieses ein blow off Geräusch. Weiterhin ist daneben das elektronische Druckablassventil N111 verbaut, das die Luft Richtung Luftfilter/Geräuschkämpfer entweichen lässt.

gruss
marco

Beitrag von „kato“ vom 3. Dezember 2010 um 11:13

Hi Marco

vielen Dank für die ganzen Infos. Im Amerikanischen Forum habe ich bereits festgestellt, das die G291 Einheit quasi die Ventileinheit ist, ober Verteilerblock. Der Runde Zylinder am Rand des Kompressors ist das Überdruckventil.

Da an der Ventileinheit die ganzen Leitungen vom System hängen traue ich mir da ein Eigenumbau nicht zu. Zumal ich irgendwo aufgeschnappt habe, dass das System dann neu kalibriert werden muss.

Nun die Preisfrage: die Werkstatt das machen lassen und nochmal 200-300 Euro rein tun, auf die Gefahr hin, dass nichts passiert?

Oder gleich für 400-500 einen komplett neuen Kompressor kaufen.. natürlich plus 200 Euro Minimum für den Einbau...

Blöde Situation.

Den Kompressor bei ebay habe ich mir angesehen. Aber was wird der Freundliche sagen, wenn ich mit so einem Teil aus dem Zubehörhandel antrete?

Ich kann wohl nur bei der Werkstatt anfragen, was die mir für den Wechsel der Ventileinheit - G291- berechnen würden. Eigentlich muss das doch in einer Std zu schaffen sein.

Kennt den niemand eine Werkstatt, wo ein echter Touareg Kenner sitzt. Würde auch ein paar Seemeilen zurücklegen!

Vielen Dank!

Gruss
kato

Beitrag von „macko“ vom 3. Dezember 2010 um 12:31

Hi,

wieso neuen Kompressor???

Dein Fehler liegt lt Protokoll doch in der Kabelverbindung zu G291. Ziehe halt mal eine Leitung parallel und prüfe, ob der Fehler noch kommt. Vllt hast du einen Kabelbruch oder so wie FWB Group geschrieben hat, war die Litze total korrodiert. Ist vorher nen Versuch wert!

Wenn nicht, würde ich die Ventileinheit als nächstes tauschen, evtl. ist ja der G291 selbst defekt.

PS 1: Und btw glaube ich auch nicht, dass Dein erstes Problem 08/2009 mit dem jetzigen in Verbindung steht. Der Kompressor ist nicht auf Autolebenlang konstruiert....

PS 2: Lt Beitrag #5 wolltest Du noch Bilder nachreichen, wie Dein defekter Kompressor ausgesehen hat. Auch von sowas können wir für die Zukunft lernen...!

gruss
marco

Beitrag von „Fischdieter“ vom 3. Dezember 2010 um 20:33

Ups, den Fehler hat er damals bei mir ja auch mal sporadisch geschmissen. War aber nach Tausch des Kompressors weg. War dann bei mir wohl nur ein Verbindungsproblem...

Aber es gibt ja hier noch Leute die aufpassen. Danke Macko 🤝

Beitrag von „kato“ vom 4. Dezember 2010 um 12:40

Moinsen!

Hier schon mal ein paar Fotos vom alten Kompressor. Gut zu sehen, die Bolzen, die einfach gebrochen sind... Habe die G291 Einheit abmontiert und werde nächste Woch mal beim ;) nachfragen was ein Tausch kostet. Gleichzeitig mal das Relais tauschen. Dann sehen was passiert...

Jetzt habe ich aber in einem Amerikanischen Forum gelesen, dass der Fehler auch von einer Undichtigkeit einer Zubringerleitung kommen kann, bzw. abgehende Leitung zu einem der Dämpfer....

Alles sehr verwirrend.

Vielen Dank für eure Hilfestellung & schönes WE

Grüsse!

Kato

Beitrag von „macko“ vom 4. Dezember 2010 um 12:49

Hallo Kato,

mein Kompressor vom allroad damals hat auch so ausgesehen, der Kolbenring total abgenutzt.

Hast Du dann jetzt den Magnetventilblock ausgebaut?

Welches amerikische Forum meinst Du?

gruss

marco

Beitrag von „kato“ vom 5. Dezember 2010 um 18:06

Hi

hab jetzt Ventilblock vom alten Kompressor abgemacht. Also quasi der Verteiler, an dem die ganzen Leitungen hängen. Bin mir nicht sicher, ob ich mich da ranwagen soll. Im Prinzip müsste ich den ja nur mal dazwischenhängen und alle Leitungen umstöpseln.. wenn das so leicht geht...

Das amerikanische Forum heisst clubtouareg.com

Mal shen wie es weitergeht....

Gruss

kato

Beitrag von „kato“ vom 11. Dezember 2010 um 12:07

Kurzes Update:

Relais getauscht. Fehler noch da. Ventileinheit wollte die Werkstatt nicht einzeln Tauschen, weil sie angeblich nur komplette Systeme tauschen dürfen.

Daher meine Bitte, wenn jemand mir eine Werkstatt nennen kann, die sich mit diesem Thema auskennt und nicht auch nur einen neuen Kompressor verkaufen will, wäre ich sehr dankbar. Ist mir egal wo die ist, wird halt ne Stadtbesichtigung dringehängt....

In diesem Sinne

Schönes WE

Gruss

kato

Beitrag von „macko“ vom 11. Dezember 2010 um 16:31

Hi,

die Ventileinheit ist ja ne komplette Einheit, was wollen sie denn sonst noch alles tauschen? 🤖

Du könntest auch mal bei Lkw Reparaturwerkstätten anfragen, wir haben hier auch nen Lkw Abschleppdienst, der angeblich sogar Ersatzteile von wabco für den Pkw Bereich bestellen kann... Wäre mal nen Versuch wert.

Die kennen sich mit den Luftfedersystemen meist recht gut aus.

Gruss

Marco

Beitrag von „kato“ vom 11. Dezember 2010 um 17:00

tja... VW betrachtet die Ventileinheit als festen Bestandteil des Kompressors. Ich würde ja sogar einen neuen Wabco einbauen - gibts im Netz unter 500 - nur habe ich das gefühl, das Problem kommt von wo ganz anders, denn hab ja den ganzen Krempel getauscht.... zum verzweifeln....

Experimente mit Werkstätten mache ich keine mehr. Dafür habe ich keine Nerven mehr. Nur noch wenn mir eine spezifische Werkstatt mit Kontaktperson empfohlen wird, und da hab ich auch kaum noch Hoffnung. Am ende wird mir nur noch übrig bleiben die Kiste bei VW abzustellen und das von den machen zu lassen. Sind dann eben knapp 2.500,- aber dann suchen sie wenigstens den Fehler.....

Beitrag von „kato“ vom 11. Januar 2011 um 16:56

hallo liebe gemeinde. ein kurzes update falls es den einen oder anderen mitlesenden interessiert.

nach weiteren 3 versuchen bei einer vw werkstatt hilfe zu bekommen bin ich kein stück weiter. keiner will sich auf die suche nach fehler machen, alle wollen sie gleich einen neuen kompressor verkaufen, obwoh der ja tadellos funktioniert.

ich bin jetzt mal wieder beruflich zwei drei monate unterwegs und kann mich nicht weiter kümmern. also verschiebt sich alles in frühjahr. vielleicht hat ja bis dann ein vor euch einen tipp oder eine idee. würde mich sehr darüber freuen.

grüsse

kato

Beitrag von „hengning“ vom 27. September 2011 um 17:45

Hey Kato,

hat die Geschichte schon ein Ende oder eine Lösung?

Beitrag von „kato“ vom 1. Oktober 2011 um 10:14

Hallo!

Leider habe ich bis heute kein Lösung für das Problem gefunden. Was mir jedoch aufgefallen ist, ist das die Fehlermeldung bei eher warmen, trockenem Wetter selten bis garnicht kommt. Ist es nass und kalt kommt die Meldung recht schnell. Keine Ahnung, wie das zusammenhängen könnte....

Ich konnte bisher nur einen Kontakt hier aus dem Forum finden, der sich das mal ansehen würde, allerdings ist der 700 km entfernt! Ich habe den Wagen nun seit 5 Jahren und würde ihn auch gerne weiter fahren. Allerdings ist das Thema mit der Luftfederung leicht nervig. Ich habe auch keine Lust einen neuen Kompressor einzubauen und dann bleibt das Problem, da es evtl. von anderer Stelle kommt..

Ich wäre daher nach wie vor extrem dankbar für jeden Tip oder Ratschlag, bzw. Kontakt zu einer Werkstatt oder Schrauber, der sich das Auto mal ansehen würde....

Grüsse!

kato

Beitrag von „Darragh“ vom 1. Oktober 2011 um 11:40

[Zitat von kato](#)

Hallo!

Leider habe ich bis heute keine Lösung für das Problem gefunden. Was mir jedoch aufgefallen ist, ist das die Fehlermeldung bei eher warmen, trockenem Wetter selten bis garnicht kommt. ***Ist es nass und kalt kommt die Meldung recht schnell.*** Keine Ahnung, wie das zusammenhängen könnte.... [...]

Hallo kato

Hast du diesen Beitrag gelesen?
Währe doch ein Ansatz

Schau hier: [KLICK](#)

Beitrag von „kato“ vom 4. Oktober 2011 um 12:12

Hallo Darragh,

vielen Dank für den Hinweis. Ich habe diesen technischen Ansatz nicht geprüft aber ein Mechaniker meinte, dass wenn Feuchtigkeit im System wäre, und dass für so lange Zeit, dann würde das System nicht einwandfrei arbeiten. Eine Fehlermeldung würde vor allem nach Stop / Start gleich wieder auftreten. Das ist nicht der Fall...

Auch der Ausdruck der Fehlermeldung mit dem Hinweis auf G291 Sensor weist in eine andere Richtung... nur welche 😞

Ich denke, an die Geschichte muss jemand mit Erfahrung und Fachwissen ran. Leider hab ich so jemanden bisher in den von mir besuchten Werkstätten nicht angetroffen. Da will man gleich den Kompressor tauschen. Mein einziger Trost: meine derzeitige Werkstatt würde auch einen von mir angelieferten Kompressor einbauen. Aber nach wie vor, Kompressor rund 500 €, Einbau nochmal locker 300 €. Wenn der Fehler dann aber noch da ist, dann gibts zumindest ein doofes Gesicht.....:(

Ich bin ja bereit Geld in die Hand zu nehmen um das Problem zu beseitigen, aber einfach auf Verdacht Teile tauschen... ich weiss nicht... daher meine Bitte an alle Mitlesenden, wenn jemand einen kompetenten Ansprechpartner kennt, bitte melden. Ich wäre euch sehr dankbar!

Viele Grüsse!

kato!

Beitrag von „Darragh“ vom 4. Oktober 2011 um 12:48

Hallo Kato

Schau mal hier: [KLICK](#)

Vielleicht hilft dir das ein wenig, den Aufbau und die Funktion des Luftfahrwerkes zu verstehen und deinem 😊 bei der Fehlersuche zu unterstützen.

(Quelle: <http://www.ta-group.at/phaeton>)

Beitrag von „macko“ vom 4. Oktober 2011 um 19:15

Hi Kato,

naja der G291 dient zur Feststellung des Drucks in den Federn und ist im Magnetventilblock verbaut. D.h. ich würde als erstes den tauschen. War bei den A6 allroad auch immer ein Schwachpunkt der Luftfahrwerks, neben dem Kompressor.

Seite 45 des SSP (Link Darragh) ist hier passend. Zusätzlich habe ich noch im SSP für den Touareg nachgesehen, der Sensor G291 ist dort für genau das Gleiche verantwortlich.

gruss
marco

Beitrag von „kato“ vom 5. Oktober 2011 um 11:31

Hallo Zusammen,

vielen Dank für euren Input. Das Dokument in dem Link ist wirklich sehr aufschlussreich. Das der G291 im Magnetblock verbaut ist, hatte ich quasi bei meinem letzten Versuch, das Thema in den Griff zu bekommen rausgefunden, bzw. hier erklärt bekommen. Allerdings sind hier auch mal locker 400 € weg, da der Magnetblock bei ebay nicht unter 150-200 zu haben ist und dann kommt ja noch der Einbau. Und wenns das nicht war, dann kommen doch noch die grossen Kosten wegen Kompletter Tausch Kompressor.

Um ehrlich zu sein, traue ich mich nicht an den Magnetblock ran. Kann man den einfach rausnehmen, also alle Leitungen ab und einfach tauschen? Sind ja eigentlich nur die ganzen Bajonettleitungen und ich glaube eine verschraubte Leitung. Sackt die Karre dann ab? Soweit ich mich erinnere muss der Kompressor raus, da der Magnetblock darauf verschraubt ist und man im eingebauten Zustand nicht drankommt....

Am liebsten wäre es mir fast , jemand baut mir einfach einen neuen Kompressor ein, aber zu einem fairen Kurs, für Kompressor und Einbau....

Grüsse!

kato

Beitrag von „Darragh“ vom 5. Oktober 2011 um 23:29

Hallo Kato

Also ich habe mir deine Beiträge nochmals durchgelesen.

Für mich hat es den Anschein, das der Trockner sich nicht regenerieren kann, da der Kompressor ständig Luft nachschiebt.

Ein Regenerationstrockner braucht die Luft aus dem Sytem um entnommene Feuchtigkeit wieder mit der Abluft abzugeben.

Muß der Kompressor ständig Luft nachschieben, ohne das diese wieder über den Trockner zurück an die Umluft gegeben wird, dann ist die Regeneration dieser Patronen nicht gewährleistet.

Bald schon hätte das Granulat das Maximum an Aufnahmefähigkeit erreicht und es kommt somit unweigerlich zu einer Fehlermeldung im System.

So wie ich das verstanden habe, ist genau der Sensor G291 dafür verantwortlich den Druck des Systems zu überprüfen.

Entweicht nun unmerklich permanent Luft aus dem Sytem, muß der Kompressor ein vielfaches mehr an Leistung erbringen als üblich.

Dieses würde dann auch die Zerstörung der Kolben durch Überlastung begründen.

Da in diesem Falle ständig feuchte Luft von außen angesaugt wird, diese aber nicht wie üblich über den Trockner wieder abgeführt wird, versottet das Granulat und es kommt zur Fehlermeldung.

Bei warmer Witterung und relativ geringer Luftfeuchte dauert dieser Vorgang dann schon länger als bei nasser Witterung und hoher Luftfeuchte.

Ich würde dir vom logischem Ansatz her dazu raten, das System auf Dichtheit überprüfen zu lassen, die Trockenpatronen zu tauschen und dann zunächst beobachten, ob sich der Fehler unter den gegebenen Bedingungen wiederholt.

PS: Der Leitungsstrang vom Kompressor (incl. Druckspeicher) zum Ventilblock wäre für mich der erste Ansatzpunkt der Dichtheitsprüfung. Hinter dem Ventilblock erscheint mir unlogisch, da sich das Fahrzeug sonst bei längerer Standzeit absenken müsste, was ja nicht der Fall zu sein scheint.

Beitrag von „kato“ vom 7. Oktober 2011 um 11:23

Hallo Darragh!

Vielen Dank für Deinen Hinweis und das Du die Zeit genommen hast Dich damit zu beschäftigen!

Der Wagen bekommt diesen Monat ohnehin einen kleinen Winterservice und da werde ich das mit den Patronen mal angehen. Ich hoffe nur, die tauschen die auch so und betrachten das nicht als Teil des Systems. Ansonsten muss ich mich da selber dran machen. Eine laienhafte Undichtigkeitsprüfung hatte ich schon mal gemacht - Auto in Extra Level hoch und dann drunter gelegt und alle (sichtbaren) Leitungen geprüft (auch unter der Verkleidung, wo der Kompressor sitzt) - hatte aber nichts gefunden. Vielleicht hat ja auch einfach die Trockenpatrone eine Macke. Jedenfalls scheint es mir ein Ansatz zu sein, den man mal ohne zu viel Aufwand prüfen kann.

Ich werd berichten!

Vielen Dank!

Grüsse

kato

Beitrag von „macko“ vom 7. Oktober 2011 um 13:07

Hallo Kato,

scheint ein unendliches Thema zu werden...

Trocknerpatrone zu wechseln halte ich erstmal für überflüssig, denn sollte diese wirklich überfeuchtet sein, muss ja trotzdem ein Leck irgendwo vorliegen. Symptome bekämpfen ohne die Ursache zu beseitigen würde ich das mal nennen. Zudem wirst Du die Patrone nicht einzeln zu kaufen bekommen...

Irgendwann muss man halt auch mal mit dem Tauschen der Teile beginnen, der Fehlerspeicher gibt doch mit G291 nen entsprechenden Hinweis. Das Ganze ist schon seit über einem Jahr bekannt....



Grüsse
Marco

Beitrag von „coala“ vom 7. Oktober 2011 um 13:50

Servus Kato,

bin der selben Meinung wie Marco. Der Trockner ist weder für einen Luftverlust verantwortlich, noch macht er "zu" wenn er gesättigt ist, lediglich seiner Entfeuchtungsfunktion kann er dann nicht mehr nachkommen, was aber erst bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt ein akutes Problem wird.

Die Fehlermeldung...

1 Ereignis erkannt

01772 008

Signalleitung von Druckgeber Niveauregulierung - G291

unplausibles Signal

sporadisch

...kommt ja nun nicht von ungefähr und ist dazu auch noch recht eindeutig. Entweder ist der Sensor selbst defekt, oder ein elektrischer Anschluß ist vergammelt, wozu auch die Schilderung passen würde, daß das Problem bei nasser Witterung vermehrt auftritt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Darragh“ vom 26. November 2011 um 09:00

Hallo kato

Gibt es hierzu schon neue Erkenntnisse?

Beitrag von „kato“ vom 27. November 2011 um 12:04

Hi!

Habe gerade einen Magnetventilblock besorgt. Ist zwar gebraucht, aber vom Händler mit Garantie etc.

Nächste Woche versuche ich einen Termin in der Werkstatt zu bekommen... Ich war kurz davor einen neuen Kompressor zu kaufen, aber habe mich dann doch anders entschieden. Der Kompressor funktioniert ja einwandfrei. Muss also was in der Peripherie sein... Probiere es jetzt also nochmal so und werde berichten....

ab Januar bin ich mit der Firma in einer etwas grösseren Werkstatt und wenns bis dahin nicht funkt muss ich das ganze mal selber komplett rausnehmen.... ich hoffe es kommt nicht soweit... habe genug zu tun!!...

Vielen Dank & Schöne Grüsse

kato.....

Beitrag von „kato“ vom 24. Dezember 2011 um 11:53

so. endlich kann ich das thema schliessen. neuer magnetblock eingebaut. system nochmals prüfen lassen. 400 euro rechnung bezahlt. fehler bleibt bestehen. kommentar des meisters: so

auf die schnelle geht das nicht. wir haben jetzt auch gerade eine besprechung und daher habe ich jetzt auch keine zeit mehr.

autohaus hille und walther in wiesbaden.

konsequenz:

wagen verkauft.

das traurige an der geschichte ist nicht, dass das auto solche probleme machte. dafür laufen hunderttausende einwandfrei. traurig ist, dass sich im gesamten rhein main gebiet nicht eine werkstatt finden lässt, die sich der problematik annehmen wollte. in den meisten werkstätten, die ich aufsuchte, konnte man sich noch nicht mal mit dem touareg richtig aus. magnetblockventil oder g921 einheit? wat iss dat?

wünsche allen ein schönes fest und ein tolles 2012

grüsse

kato!

Beitrag von „nikon-user“ vom 3. Dezember 2018 um 15:06

Hallo Gemeinde,

sorry wenn ich das Thema nochmal nach vorne hole, aber meine Kiste steht beim Freundlichen, mit der Vermutung auf defekten Kompressor. Da ich erst 2014 fast 2000,- Euro dafür ausgeben musste, würde ich mich gerne für eine günstigere Variante entscheiden.

Die ganzen Links die ich gefunden habe funktionieren leider nicht mehr, daher die Frage an die Schrauber...

Lieber den WABCO für 469,-

<http://www.air-suspension-shop.com/VW-Touareg-7L-...8007E-OEM-WABCO>

oder tut es der günstigere für 339,- auch ?

<https://aerosus.de/vw/touareg/vol...kompressor.html>

Vielen Dank erst mal bis hier hin.

Werde später mal zur Werkstatt ob sie schon was gefunden haben.

Beitrag von „dieseldriver“ vom 4. Dezember 2018 um 20:49

[Zitat von nikon-user](#)

...Lieber den WABCO für 469,-

<http://www.air-suspension-shop.com/VW-Touareg-7L-...8007E-OEM-WABCO>

oder tut es der günstigere für 339,- auch ?

<https://aerosus.de/vw/touareg/vol...kompressor.html> ...

Hallo Nikon-User,

Wabco ist Original-Hersteller und macht gute Kompressoren, den anderen Namen habe ich persönlich noch nie gehört. Bei dem geringen Preisunterschied würde ich zu Wabco greifen.

Beste Grüße,
dieseldriver

Beitrag von „Dieter M.“ vom 5. Dezember 2018 um 09:00

Hallo,

weiß jemand, wieviel bar Druck der Kompressor liefern muß bzw. bei wieviel bar der Drucksensor den Kompressor ausschaltet?

Gruß
Dieter

Beitrag von „nikon-user“ vom 5. Dezember 2018 um 18:39

Hallo dieseldriver,

danke für die Info, das wäre auch meine Entscheidung gewesen. Mein Auto habe ich seit gestern wieder, es war ein durchgebranntes Relais 373.

Dieter, über den Druck kann ich leider nichts sagen.