

Luftfahrwerk komplett ausgefallen

Beitrag von „Marcus R.“ vom 8. Januar 2010 um 21:51

Hallo

seit heute Abend habe ich das Problem mit meinem Dicken das er komplett nach unten gefahren ist und die Meldung Stop Fahrwerk Fehler in Rot anzeigt.

Ich hab den Laptop angeschlossen und die beiden folgenden fehler ausgelesen die gleich nach dem Löschen wieder eingestellt werden.

Kennt jemand die Fehler und weiß was da auf mich zukommen kann/wird beim Freudlichen?

1 Fehler gefunden:01400 - Niveauregelung 002 - unterer Grenzwert unterschritten

1 Fehler gefunden:02250 - Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer 001 - oberer Grenzwert überschritten

Den Kompressor höre ich gar nicht, vielleicht hatte ja jemand die gleichen Symptome und kann mir weiterhelfen.

Danke schon Mal

Grüße

Marcus

Beitrag von „macko“ vom 8. Januar 2010 um 21:55

Also der erste Fehler dürfte gesetzt werden, weil dein T jetzt ganz unten hängt. Der Fehler erledigt sich imho von selbst, wenn alles wieder passt.

Der zweite Fehler deutet auf einen defekten Magnetventilblock, der die Luftzufuhr und Verteilung für Federn und Speicher (2x) regelt. Evtl. ist er bloß vereist oder eine Magnetansteuerung defekt.

Kannst du irgendwo im Warmen parken?

gruss
marco

Beitrag von „Marcus R.“ vom 8. Januar 2010 um 22:50

Hallo Marco,

mein Gedanke ging ebenfalls schon Mal in Richtung Vereisung, leider hab ich keine Möglichkeit im warmen zu parken.

An welchen Stellen soll oder kann ich denn nach dem Magnetblockventil suchen? Mit einem Fön liesse sich das Problem ja dann zumindest eingrenzen.

Danke schon Mal

Grüße Marcus

Beitrag von „macko“ vom 8. Januar 2010 um 23:22

Der Kompressor sitzt hinter dem rechten Vorderrad im Radhaus, dort müßte normal auch der Magnetventilblock mit verbaut sein. 100% sicher ist diese Aussage aber nicht.

Kannst nicht irgendwo mal ein paar Stunden in einer TG parken? Einkaufszentrum oder so?

gruss
marco

Beitrag von „Marcus R.“ vom 9. Januar 2010 um 07:55

Was ist schon sicher bei VW 🤖 der Dicke erinnert mich langsam an die Zeiten mit unserem Sharan.....

Doch mit der Aussage hast Du mir schon mal geholfen, ich werde mir das später erstmal ansehen, wenn ich nicht weiterkomme ist das ein Fall für die Mobilitätsgarantie da der Dicke ja laut nach STOP Fehler Fahrwerk schreit.

Ich möchte es halt ersteinmal eingrenzen können, denn mein Mechaniker des Vertrauens ist nicht erreichbar und die Freundlichen hier in der Gegend sind nicht sehr vertrauenswürdig.

Ich werde dann hier mal berichten wie das ganze weiter geht.

Beitrag von „ak0303“ vom 9. Januar 2010 um 11:58

Hallo Marcus,

ich habe gestern ein ähnliches leiden wie du gehabt. Den Tipp von Marco solltest du nachgehen stelle dein Dicken in einer TG ab und lasse ihn abtauen wenn du Glück hast geht alles wieder ohne Probleme. So war es bei mir 😊

Beitrag von „Marcus R.“ vom 9. Januar 2010 um 13:25

So da ich auf dem Land lebe wo der Hund begraben ist und weit und breit keine beheizte TG erreichbar mit der holperkiste bei dem Wetterchen 😞

Hab ich bei der VW Hotline angerufen und mir wurde innerhalb von 1h geholfen. Mein Dicker steht jetzt bei einm Freundlichen meiner Wahl - ich hatte bereits am Telefon ausgeschlossen das ich zum Nächsten möchte da ich mit dem sehr schlechte Erfahrungen gemacht hatte- dort wurde er abgeladen und der Meister meinte auch er wird ihn ersteinmal in die Werkstatt stellen und ihn auftauen lassen. Bis MOnTag hab ich jetzt erst einmal einen Phaeton V 10 😄

Ich hatte bevor ich VW angerufen habe versucht den Kompressor zu finden, im Radkasten ist er nicht, da befindet sich das Waschwasser, die Druckleitungen laufen unter den Wagen und dort scheint der Kompressor unter einer Kunststoffverkleidung zu sitrzen. Da mein Dicker ja ganz unten ist kam ich da nicht so ohne weiteres ran, drum hab ich die Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen.



Mal sehen was raus kommt, der Meister schien zumindest sehr vernünftig, da er auch sagte er

will unseren Dicken erstmal auftauen und dann weitersehen.

Ach ja die insgesamt 4! Sicherungen die für das Luftfahrwerk zuständig sind sind alle in Ordnung gewesen.

Na dann will ich mal sehen was am Montag dabei rauskommt.

Beitrag von „ak0303“ vom 9. Januar 2010 um 13:29

[OT]Denke dran der Phaeton hat auch Luftfederung nicht das der auch noch kaputt geht
  [/OT]

Beitrag von „Marcus R.“ vom 9. Januar 2010 um 18:48

oh shit  aber bei dem ist mir das egal...

Beitrag von „FrankS“ vom 9. Januar 2010 um 19:31

Der Kompressor sitzt im Bereich unter dem Beifahrersitz. Das komplette Luftfederungssystem hat 10 vereisungsfähige Ventile, eins in jedem der 4 Dämpferelemente, eins in jeder der 4 Zuleitungen, eins in der Leitung zu den Druckspeichern und eins in der Hauptverteilung.

Bei einem Eissturm vor 2 Jahren, bei dem die komplette rechte Seite meines Touaregs mit einem 3cm dicken Eispanzer überzogen wurde, hat es auch diverse Fehlermeldungen der LF gegeben. Nach einer Stunde in der (nur durch die eigene Motorwärme) aufgeheizten Garage war der Spuk vorbei, komplett ohne Folgeschäden.

Gruß

Frank

Beitrag von „Marcus R.“ vom 9. Januar 2010 um 20:13

Hallo Frank,

danke für die Infos, hier war es zwar kalt in den letzten Tagen doch hatten wir vor Weihnachten 15 Grad Minus und da war nichts.

Leider hab ich keine Garage sondern nur einen überdachten Abstellplatz, ich hoffe ja das es nichts gravierendes ist.

Beitrag von „Marcus R.“ vom 11. Januar 2010 um 09:20

Soeben hat der Freundliche angerufen, die Sicherung für den Kompressor welche im Motorraum sitzt fliegt sofort raus sobald man sie ersetzt.

Nun geht der Freundliche davon aus dass der Kompressor durchgebrannt ist. Neuteil ca 1600,-- + Einbau bedeutet knapp 2.000€ 😬

Jetzt weiß ich warum ich heute morgen aufgestanden bin und zur Arbeit gefahren.... 😞

Beitrag von „Lollo050968“ vom 11. Januar 2010 um 09:47

Hallo Marcus R.,

erst mal herzlich Beileid für den Fehler. Hast Du nicht die Garantieverlängerung? Die zahlt das.

Schau mal hier in der Bucht: http://shop.ebay.de/?_from=R40&tr...-All-Categories

Gruß

Lollo

Beitrag von „Marcus R.“ vom 11. Januar 2010 um 09:53

Hallo Lollo,

nein die Garantieverlängerung habe ich leider nicht, da alles so super einwandfrei funktionierte hab ich von einer Verlängerung abgesehen, aus Schaden wird man klug....

Die beiden Kpressoren in der Bucht hatte ich auch schon gesehen, und habe gerade eben auch schon mit dem Freundlichen telefoniert, für ein gebrauchtes Teil will er natürlich keine Grantie übernehmen und für den Selbsteinbau fehlt mir die Zeit und die Möglichkeit.

Da ich ja auch die Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen habe kann ich den Dicken jetzt auch nicht so einfach aus der Werkstatt abholen und bei einer kleinen Werkstatt reparieren lassen.

Ich ärgere mich schon darüber denn nun sieht es so aus das ich das Neuteil nehmen muss und dort auch einbauen lassen. Wenn nicht kann ich den Leihwagen und das abschleppen auch noch selber bezahlen.

Grrrr.... somit bin ich in der Hand des Freundlichen

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2010 um 14:03

Das würde ich nicht machen, ich würde auf jeden Fall den Kompressor extern anliefern. Dann soll er Dir halt darauf keine Garantie geben, na und, trotzdem noch nen 1000 billiger.

Schau auch mal hier, mit dem hatte ich damals wegen meinem a6 allroad Kompressor Kontakt, der kennt sich aus: <http://cgi.ebay.de/Kompressor-Luf...=item5d2792e122>

Die Kompressoren sind imho alle gleich aufgebaut.

gruss
marco

Beitrag von „Marcus R.“ vom 11. Januar 2010 um 14:40

Hi nochmal,

ich werde mal klären wie er das sieht, denn ich habe gerade nochmal mit ihm telefoniert und er wusste auch noch nicht ob er überhaupt ein Neuteil bekommt.

Dann muss ich mal mit den von dir eingestellten Unternehmen Kontakt aufnehmen wie lange er braucht mir einen Kompressor ztu liefern.

Danke für die Infos, mal sehen was passiert, ich fahr zwar den Dicken und glaube ihn mir auch leisten zu können, dennoch muss es nicht sein soviel Geld für ein Neuteil auszugeben.

Gruß

Beitrag von „ak0303“ vom 11. Januar 2010 um 21:59

Hast du mit dein 😊 mal über eine Kulanz anfrage gesprochen?

Beitrag von „Marcus R.“ vom 12. Januar 2010 um 10:02

nun mein Dicker ist ja schon viereinhalb Jahre alt und hat fast 90.000km auf der Uhr.

Ich hab ihn gerade angerufen und ihn mal drauf geschubst....

Beitrag von „ak0303“ vom 12. Januar 2010 um 10:09

Es ist ja bekannt das der Kompressor gerne mal ein Abgang macht bei den Wetter! Daher würde ich zumindest wenn du es beim 😊 machen lässt auf eine Kulanz pochern 😬

Beitrag von „juma“ vom 12. Januar 2010 um 10:24

Servus,

[Zitat von ak0303](#)

Es ist ja bekannt das der Kompressor gerne mal ein Abgang macht bei den Wetter! [...]



woraus schließt du denn das?

Aus den vielleicht 20 Petenten hier im Forum? ...ganz schön bekannt 🤔

Beitrag von „Marcus R.“ vom 12. Januar 2010 um 11:04

Versuch macht klug

ich werd ihn drauf anspitzen und wenn er nicht will, dann gibt es ja noch die VW Hotline, die hat mir bei unserem Sharan damals auch weitergeholfen und ich hab damals auch Kulanz bekommen

Beitrag von „ak0303“ vom 12. Januar 2010 um 11:35

[Zitat von juma](#)

Servus,



woraus schließt du denn das?

Aus den vielleicht 20 Petenten hier im Forum? ...ganz schön bekannt 🤔

Mein 😊 sagte zu mir erst am Tele, das es der Kompressor seien könnte er hat schon 5 Dicke bei der Kälte gehabt, bei mir waren es aber die Sensoren! Habe auch von einen Touareg Fahrer gehört bei den ist es zum 3x kaputt gegangen 🤔 🤔

PS: Wenn man ein Bsp. aus einen Forum nimmt kann es sein das die eine Kulanz machen, war bei mein Audi zum Glück auch so! Und damit habe ich 1000€ gespart!

Beitrag von „Fun-Cruiser“ vom 12. Januar 2010 um 12:30

Hallo,

ich hoffe auch als "Foren-Neuling" zu diesem Thema antworten zu dürfen:

Es ist nicht auszuschließen, dass der Kompressor aufgrund einer defekten Ventileinheit (4-Wege-Regulierungsventil) heiß gelaufen ist und dadurch ausfiel...

Den gleichen Fall hatten wir vor 14 Tagen in unserer Werkstatt... Symptome: Auto stand vorne hoch - hinten tief; Sicherung sporadisch durchgebrannt - Fehlerspeicher meldete "Fehler Niveauregulierung" ; also Kompressor ersetzt: Heck hing weiter runter: Ventileinheit ersetzt - Fehler behoben.

Mein Rat: In jedem Fall auch nach Ersatz des Kompressors die Ventileinheit checken: Sollten sich nicht alle Dämpfer gleich verändern (...der Dicke "schief" stehen), so ist mit hoher Wahrscheinlichkeit ein defektes Steuerventil die Ursache. Das Steuergerät sieht zwar optisch gleich mit dem vom A6 Quattro aus, das vom A6 hat jedoch zu kleine Luftanschlüsse !!! - Auch beim Luftversorgungsaggregat wäre ich mit Nach/Umbauten vorsichtig, da der Touareg mehr Luft benötigt als andere... Dann lieber Original mit Rechnung und 2 Jahren Gewährleistung.

Hier die aktuellen VW-Preise (UVP incl. MwSt.) der Bauteile:

Ventileinheit 7L0 698 014 342,72 Euro

Luftversorgungsaggregat 7L0 698 007 D (vormals "B" ; Produktverbesserung seit 01.12.2008 im Einsatz, Serie ab Mj. 09) 1594,60 Euro

Falls Ihre schon einen "Clubdealer" habt, so wären bei der Ventileinheit 10 % Rabatt möglich; beim Kompressor wären sogar 25% Rabatt vertretbar...

LG

Fun-Cruiser

Beitrag von „ak0303“ vom 12. Januar 2010 um 15:19

Hallo Fun Cruiser,

na das ist doch eine Super Antwort 😊 Sag mal bei mir war es anders rum vorne tief hinten hoch. Nach dem Abtauen in der TG habe ich bis jetzt keine Meldung mehr bekommen! Was kann das sein? 🤔

Beitrag von „Fun-Cruiser“ vom 12. Januar 2010 um 16:42

Hi Alex,

sicherlich spielt die naßkalte Witterung bei unseren (...mein Dicker hat auch das Luftfahrwerk) derzeitigen Probs eine große Rolle:

Ich könnte mir vorstellen, dass Feuchtigkeit innerhalb der Druckluftleitungen diese durch Eisbildung (Pfropfen) im ungünstigen Fall verstopfen könnte... Ähnlich einer zugefrorenen Wasserleitung, die bei Tauwetter wieder frei taut.

Und da fallen mir gleich wieder bildlich vor Frostbeginn nicht entlüftete zerborstene Wasserkräne ein, die den Wahnsinns Ausdehnungskräften des Eises nicht standhalten konnten

🤔 . Hoffentlich bildet sich niemals solch ein Pfropfen innerhalb des filigranen Regelventils... 🙄

.

Ob, warum und wie man diese Kondensatbildung vermeiden kann wäre eine Aufgabe für Ingenieure...

Meiner Erfahrung nach bildet sich Kondensat immer (nur) dann, wenn folgende Faktoren aufeinander treffen:

- >>> hohe Luftfeuchtigkeit (Witterungsbedingt)
- >>> extreme Temperaturunterschiede (warmer Kompressor- kalte Leitungen/Ventile/Dämpfer)
- >>> schlechte Belüftung (zu wenig Aktivität des Fahrwerks)

Auch der hohe Druck (bis zu 15 bar) des Luftfahrwerks fördert immens die Kondensatbildung.

Jeder Besitzer eines Druckluftkompressors entwässert diesen regelmäßig mittels einer Ablassschraube am Druckluftspeicher - wie die Entwässerung bei einem geschlossenen System funzen soll entzieht sich meiner Vorstellung... - wahrscheinlich soll die angesammelte Feuchtigkeit beim Absenken des Fahrzeuges mit "abgeblasen" werden.

Daher fahre ich im Winter meinen Dicken von Zeit zu Zeit manuell 2-3 mal rauf und runter.

Vielleicht Aberglaube, aber bisher hatte ich noch keine Ausfälle. Hoffe, dass das so bleibt.

So long

Ralf

Beitrag von „macko“ vom 12. Januar 2010 um 16:49

Deswegen wird unter der Hand auch geraten, die Trocknungspatrone des Kompressors zu tauschen...

gruss
marco

Beitrag von „ap11“ vom 12. Januar 2010 um 16:58

Kann man das selber machen?

Alex.

Beitrag von „coala“ vom 12. Januar 2010 um 17:35

[Zitat von ap11](#)

Kann man das selber machen?

Alex.

Unnötig. Der Trockner ist kein Verschleißteil im klassischem Sinne (im Gegensatz zum Trockner im Kältemittelkreislauf der Klimaanlage), sondern wird beim Touareg und Phaeton laufend automatisch regeneriert. Das funktioniert durch wechselseitiges "Durchspülen" des Trockenmittels (Silicagel) bei den laufenden Niveauregulierungen - und zwar immer beim Ablassen, sprich Senken des Karosserieniveaus.

Ist im Selbststudienprogramm unter "Luftfederung" sehr schön erklärt. Im Prinzip exakt das selbe Prinzip, wie bei den Adsorptions-Drucklufttrocknern in der industriellen Druckluftherzeugung.

Ein Tausch bringt hier nichts, denn das Trockenmittel verschleißt nicht und wäre - im Falle des Austausches - bereits nach wenigen Zyklen wieder genau so gesättigt wie das "alte".

Eher könnte ich mir noch vorstellen, dass ein Problem mit der Steuerung der Regenerationszyklen vorliegt, bzw. ganz bestimmte Umstände (verschiedene Ventile verbaut, Softwareunterschiede, persönliche Fahrgewohnheiten/Strecken etc.) zum Versagen des Systems führen. Immerhin scheint es ja kein grundsätzliches Problem zu sein, da offenbar nur wenige Fahrzeuge betroffen sind...

Grüße
Robert

Beitrag von „Marcus R.“ vom 13. Januar 2010 um 19:50

So nun hab ich ihn wieder :(:(der Kompressor wurde getauscht, mit ein paar Kleinigkeiten und Märchensteuer hab ich am Schluß satte 2167,--€ auf den Tisch des Hauses legen dürfen.

Kulanz wurde im ersten Anlauf durch den Händler von VW abgelehnt, doch der Händler selber meinte ich soll es ruhig ebenfalls nochmal probieren.

Das hab ich soeben getan, denn das lass ich nicht auf sich beruhen. Den alten Kompressor hab ich mir in den Kofferraum legen lassen, den will ich mir mal am Wochenende genau ansehen.

Also ich halte euch auf dem Laufenden.

Grüße

Beitrag von „macko“ vom 18. Januar 2010 um 23:22

Und, hast den Kompressor mal genau angesehen?

Mich würden mal die Wabco Teilenummern drauf interessieren. Hab hier ja auch noch den vom Ex allroad rumliegen, da können wir mal vergleichen...

gruss
marco

Beitrag von „Matse“ vom 19. Januar 2010 um 12:11

Hallo Macko!

Die Idee ist gut. Man könnte zum Beispiel auch gleich einen Kompressor vom A6/A8 anpassen. Das Luftfederungssystem ist bei allen Konzernfahrzeugen von der Technologie her identisch. Der Kompressor vom A6 zum Beispiel besitzt ebenfalls einen Temperatursensor, der Ventilblock enthält die gleiche Anzahl an Ventilen, die Sensorik ist technologisch identisch.

Es könnte hier allerhöchstens Probleme mit den Luftanschlüssen geben. Das sollte sich aber lösen lassen! Zur Not mal zum Hydrauliker um die Ecke, der hat da alles benötigte!

LG,
Matthias

Beitrag von „Matse“ vom 19. Januar 2010 um 13:16

Hallo Leute!

By the way:

Der Trockner ist, sofern er überhaupt vorhanden ist, nicht alleine wechselbar. Mir ist aus den Nachrüstungen heraus ein solcher Trockner noch nirgends aufgefallen. Wenn überhaupt ist er irgendwo mit integriert, als ET-Teil gibt es ihn jedenfalls nicht und auch nicht als explizit irgendwo sichtbare Komponente. Die Silikonkugeltrockner sind meines Erachtens hier für diesen Fall wirkungslos. Theoretisch würde das funktionieren. Aber: geringste Undichtigkeiten alleine schon durch Diffusion durchs Gummi, die jedes Luftfederfahrwerk hat, führt letztlich dazu, dass die gesamte vermeintlich getrocknete Luft nie wieder zu 100% durch den Druckluftanschluss und damit durch den Trockner entweicht. Daher würde er mit der Zeit

"verwässern", nicht mehr regeneriert und dann praktisch wirkungslos. In der Industrie ist es anders, weil man durch Umsteuern in der Gegenrichtung im allgemeinen genügend Volumenstrom zur Verfügung hat, bis der Trockner wieder regeneriert ist. Hier denke ich aber nicht, denn leerer als leer können Federn und Tank nicht sein. Weiterhin hat das in den Federbeinen stehende abströmende Luftvolumen einen geringeren Druck, sogar deutlich geringer, als wenn aufgepumpt wird. Die abblasende Luft kann so weniger Feuchtigkeit aus dem Trockner aufnehmen als sie vorher abgegeben hat. Und wegen des geschlossenen Systems muss damit der Trockner langsam verwässern ...

Der hohe Druck der Luftfederung hat hier aber den Vorteil, dass in der Druckluft genügend Wasser gehalten werden kann. Beim Expandieren des Tankinhaltes wie zum Beispiel dem Aufregeln des Federdrucks aus dem Tank heraus ohne Kompressor (mit VCDS wunderbar über die Messwertblöcke der Luftfedersteuerung ersichtlich) wird peinlichst darauf geachtet, dass sich der Druck im Tank nicht zuweit absenkt um Kondensatbildung zu verhindern! Schnell springt der Kompressor an!

Ich glaube, einen solchen Lufttrockner gibt es im klassischen Sinne nicht im Touareg-Luftfahrwerk. Deswegen frieren sie ja immer ein Bei den Airrider-Umbauten, die wir bis dato gemacht haben, gibt es die gleichen Probleme, dass im Winter durch Kondensateis beim Abblasen aus den Federn die Ventile einfrieren. Letztendlich kennt das jeder Camper, der im Winter mal eine 11-kg-Propangasflasche an einem Garagenheizer betrieben hat und dann zusehen konnte, wie die Flasche unten vereist oder dessen ThruMa Duomatic beim Wintercamping eingefroren ist. Das passiert eben an Drosselstellen wie Ventilen, wo hinter der Drossel durch die Querschnittserweiterung der Druck und damit die Temperatur abfällt und dann vereist es. Ich habe für die Airrider über einen solchen Trockner nachgedacht. Allerdings wollte keiner dafür den Preis bezahlen. Deswegen kam es da nie zum Einsatz.

Die Airrider sind natürlich deutlich verrückter, weil sie aus einem 15l-Tank mit 12,5-bar und 1/2-Zoll-Ventilen in 2 Sekunden ihre Autos rauf und runter pumpen. Drei Verstellvorgänge beim A8 D2 zum Beispiel und der Tank ist leer. Von 12,5 bar auf vielleicht 2 bar in 2 Sekunden. Da braucht man sich dann auch nicht zu wundern, dass nach 2 Wochen 100 ml Kondensat aus dem Entwässerungshahn laufen ...


Die LF verhindert dies eben durch den Versuch, ein möglichst hohes Druckniveau zu halten. Deutlich höher als die 8 bar, die die Airrider zum Beinahesprengen Ihrer Federpakete nutzen ... Betriebsdruck dort ca. 5 -6 bar! Dann gibt es wenig Probleme mit Kondensat. Verhindern kann man es nicht, wer kann schon die Physik überlisten?


Aber: ein paar Regelvorgänge in warmer Umgebung wirken wirklich Wunder und transportieren viel Feuchtigkeit nach draußen. Alternativ Druckspeicher mehrfach mit VCDS im Warmen abblasen und durch die LF neu befüllen lassen!

LG,

Beitrag von „josem“ vom 19. Januar 2010 um 13:47

Also...ich weiß einfach nicht mehr weiter...

die Sache mit der Dämpfung lässt mir einfach keine Ruhe...ich würde es auch als DEFECT einstufen, dass diese bei der Verstellung ("Sport", "Auto" und "Comfort") sich kaum noch voneinander unterscheiden. Das war vor einem Jahr viel deutlicher spürbar... 

Zwischendurch erscheint mir der Auto-Modus weicher zu sein, als der Comfort-Modus. Mir ist schon klar, dass das mir der Fahrweise zu tun hat; aber dieses extrem-weich/sanfte Feedback der Stoßdämpfer fehlt mir einfach !!!

Beitrag von „Franks“ vom 19. Januar 2010 um 13:53

Laut dem oben schon angesprochenen Selbststudienprogramm sitzt der Trockner direkt auf dem Motor, neben dem Kompressor. Aus der Lage der Luftanschlüsse sollte es eigentlich ersichtlich sein, da ja, wie schon beschrieben, der Luftaustausch immer und in beide Richtungen durch den Trockner führt.

Gruß

Frank

Beitrag von „macko“ vom 19. Januar 2010 um 14:52

[Matse](#)

Meiner Meinung nach wird der Trockner nicht im Hochdruck durchströmt. Eingangs zieht der Kompressor die Luft durch den Trocker an (Niederdruck) und gibt die verdichtete Luft dann an den Magnetventilblock weiter. Beim Ablassen geht die Luft nur durch den Trockner und entweicht dann über den Luftfilter.

Weißt Du wo der "Luftfilter" / Luftentnahme für den den Kompressor sitzt. Vermutlich irgendwo im Innenraum. Bei A6 war das in der Reserveradmulde...

Ich hab mal zwei Bilder von meinem defekten allroad Kompressor angehängt.

Auf Bild 1 ist der untere Teil der Trockner, den man einzeln wechseln/aufbereiten kann (die Ersatzteile gibts freilich nicht bei VW...). Auf Bild zwei ist die Zylinderwand zu sehen, die Riefen etc aufweist, weshalb die Leistung deutlich nachließ und der K. schließlich getauscht werden musste. Problem ist, dass der Kolben oben nicht nicht gelagert ist und somit in der Kolbenwand schleift. Toll...

Beitrag von „Marcus R.“ vom 19. Januar 2010 um 19:41

Hi

ich hab erst jetzt die ganzen Antworten gesehen, der Kompressor liegt bei mir im Schuppen, die Teilenummer und ein paar Bilder gibts morgen.

Gruß

Marcus

PS von VW hab ich noch nichts gehört, wenn bis Freitag nicht zumindest eine Reaktion erfolgte werde ich nochmals nachfassen.

Beitrag von „ak0303“ vom 25. Januar 2010 um 22:10

Hallo,

liebe TF. Heute hat es mir gereicht, ich war heut nur in der Stadt unterwegs, es ging aller 5 Minuten "*Stop Fahrwerk Fehler*"! Also die VIP Hotline angerufen und den Dicken abschleppen lassen! Nach der Diagnose sagte der Meister das ein Sensor nicht richtig Funktioniert und das sich der Kompressor abgeschaltet hat! Es könnte evt. die Batterie sein oder Sensor zugefroren oder der Kompressor einen weg hat! Naja ich will nicht meckern habe einen Phaeton bekommen aber es ist halt kein Touareg:(

Beitrag von „macko“ vom 26. Januar 2010 um 00:10

Hi Marcus,
denk bitte mal an die Bilder...

gruss
marco

Beitrag von „ak0303“ vom 27. Januar 2010 um 08:56

Hallo,

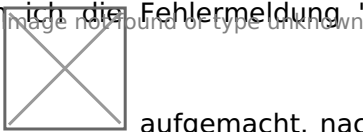
den Dicken gestern abgeholt, und der 😊 sagte das in den Schläuchen wo die Luft zum Fahrwerk geht Wasser drin war und es zugefroren ist! Habt ihr das schon mal gehört?


Könnte es sein das die Trocknungspatrone nicht mehr ausreicht oder zu alt ist?

Beitrag von „hrohunter“ vom 27. Januar 2010 um 18:52

Moin in die Fan-Gemeinde,

traurig, aber wahr - meinen Dicken hat es vor drei Tagen auch mit der Luftfederung erwischt. Nachdem ich die Fehlermeldung "Stop Fehler Fahrwerk" bekam, habe ich mich gleich zu



meinem  aufgemacht. nach einem Tag Suche kam heute das vernichtende Ergebnis:

Kompressor muss neu.... Offenbar hat die Kälte (bis -18 Grad) meinem Dicken überhaupt nicht gefallen. Und wenn ich so lese, dass nicht gerade wenige hier auch dieselben Probleme bei Frost haben, scheint VW wohl den Namen Touareg zu wörtlich genommen zu haben - der Dicke

ist für die Wüste da und nicht für unsere Breiten gedacht 🤔 .

Meine Frage: habe ich Chance auf Kulanz?

LG Roland

Beitrag von „juma“ vom 27. Januar 2010 um 19:25

Servus Roland,

[Zitat von hrohunter](#)

[...]

Meine Frage: habe ich Chance auf Kulanz?

wie alt ist er denn?

Beitrag von „hrohunter“ vom 27. Januar 2010 um 20:58

so, wieder online.

hallo juma, mein Dicker wurde am 23.06.2005 zugelassen

LG Roland

Beitrag von „juma“ vom 27. Januar 2010 um 21:02

Servus,

[Zitat von hrohunter](#)

mein Dicker wurde am 23.06.2005 zugelassen

also in der Regel wirst du wohl nichts zu erwarten haben. Dennoch solltest du auf alle Fälle fragen. Vielleicht lässt sich ja der 😊 dazu erweichen...🙏

Beitrag von „hrohunter“ vom 27. Januar 2010 um 21:04

habe ich mir schon fast gedacht. Der Dicke ist ja auch nicht mehr der "Jüngste". sonst ist er für mich immer noch unschlagbar.

LG Roland

Beitrag von „Marcus R.“ vom 29. Januar 2010 um 16:25

Erstmal Entschuldigung wegen der noch fehlenden Bilder, kommen noch versprochen!

Dann wegen Kulanz, auch meiner ist aus 8/2005 und die erste Ansage aus WOB war nein! Nachdem ich mich dann selbst eingeschaltet habe und eine höfliche Mail mit dem Hinweis das ich mit meinem Freundlichen sehr zufrieden war aber es doch bei der Laufleistung Zustand des Fahrzeuges usw usw bekam ich vorgestern einen Anruf das ich auf Grund meiner Mail und dem nochmaligen nachfragen in WOB ich eine Sonderkulanz von 30% auf Teile und Arbeit bekomme. 😊 da hab ich mich gefreut denn ich hatte die knapp 2.200 schon abgeschrieben nun ist der Schmerz zwar immer noch da aber zumindest ein wenig erträglicher.

Ach ja und ein Teilehändler hat mich angemailt und mich gefragt ob ich den Kompressor für kleines Geld an Ihn verkaufen möchte.

Mal sehen vielleicht kann ich den Schmerz nochmals lindern

Grüße

Marcus

Beitrag von „Marcus R.“ vom 30. Januar 2010 um 14:13

So nun sind die Bilder in meinem Album zu sehen und die VW Ersatzteilnummer lautet 7LO616006D

Beitrag von „dschlei“ vom 30. Januar 2010 um 17:55

Und wenn genau diese Probleme, die hier beschrieben wurden, auftreten, wenn man mit dem Fahrzeug Offroad in schwerem Gelände unterwegs ist, bedeutet das das Ende des Touaregs!

So ist es mir leider vorigen Herbst passiert! Deswegen würde ich raten, nur mit einem stahlgefederten Touareg ins Gelände zu gehen, weil die Luftfederung einfach nicht zuverlässig genug ist!

Beitrag von „ap11“ vom 30. Januar 2010 um 18:11

Man könnte auch die Reifen weglassen, weil man einen Platten haben könnte.:D:D

Im Ernst-da müsste man einen LR Defender fahren oder sowas ,da ist nichts ran und da kann nichts kaputt gehen.Gerade die zusätzliche Höhe machts doch im Gelände ??

Alex.

Beitrag von „Arndt“ vom 30. Januar 2010 um 18:13

[Zitat von ap11](#)

Man könnte auch die Reifen weglassen, weil man einen Platten haben könnte.:D:D

Im Ernst-da müsste man einen LR Defender fahren oder sowas ,da ist nichts ran und da kann nichts kaputt gehen.

Alex.

[alex,](#)

warum versuchst Du denn schon wieder Leuten zu widersprechen die sehr, sehr viel Erfahrung im Gelände mit dem Touareg haben.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 30. Januar 2010 um 18:19

[Zitat von dschlei](#)

Und wenn genau diese Probleme, die hier beschrieben wurden, auftreten, wenn man mit dem Fahrzeug Offroad **in schwerem** Gelaende unterwegs ist, bedeutet das das Ende des Touaregs!

So ist es mir leider vorigen Herbst passiert! Deswegen wuerde ich raten, nur mit einem stahlgefederten Touareg ins Gelaende zu gehen, weil die Luftfederung einfach nicht zuverlaessig genug ist!

Ich denke mal, du beziehst Dich auf wirklich auf **schweres** Gelände.
Ich muß ja nicht unbedingt für die H2-Fahrer die Wassertiefe messen. 😊

Gruß

Beitrag von „ap11“ vom 30. Januar 2010 um 19:02

[Zitat von Arndt](#)

[alex](#),

warum versuchst Du denn schon wieder Leuten zu widersprechen die sehr, sehr viel Erfahrung im Gelände mit dem Touareg haben.

Es geht um ausgefallene Luftfahrwerke und nicht um (meine) Erfahrung im Gelände. 🙄

Beitrag von „dschlei“ vom 30. Januar 2010 um 20:26

[Zitat von dreyer-bande](#)

Ich denke mal, du beziehst Dich auf wirklich auf **schweres** Gelände.
Ich muß ja nicht unbedingt für die H2-Fahrer die Wassertiefe messen. 😊

Gruß

Ja, ich meine "richtiges" Gelaende, und nicht so ne stillgelegte Kiesgrube oder ein altes Militaergebiet. Was ich als Gelaende ansehe, sind Pisten, die man befahrt um von A nach B zu kommen!

Beitrag von „dschlei“ vom 30. Januar 2010 um 20:29

[Zitat von ap11](#)

Man könnte auch die Reifen weglassen,weil man einen Platten haben könnte.:D:D

Im Ernst-da müßte man einen LR Defender fahren oder sowas ,da ist nichts ran und da kann nichts kaputt gehen.Gerade die zusätzliche Höhe machts doch im Gelände ??

Alex.

Es ist halt nur da Problem, wenn beim Dicken das Luftfahrwerk ausfaellt, dann kommt man nicht mehr weiter. Dann muss das Fahrzeug an der Stelle bleiben, an der das Fahrwerk defekt wurde, bis es geborgen werden kann. Egal wo diese stelle sich befindet! Einen platten Reifen kann ich wechseln, aber den Toaurag anheben um ihn wieder bewegen zu koennen, kann ich leider nicht!

Beitrag von „ap11“ vom 30. Januar 2010 um 21:32

[Zitat von dschlei](#)

Es ist halt nur da Problem, wenn beim Dicken das Luftfahrwerk ausfaellt, dann kommt man nicht mehr weiter. Dann muss das Fahrzeug an der Stelle bleiben, an der das Fahrwerk defekt wurde,

Hab das ja (toi toi toi) noch nicht erlebt. Gibt es verschiedene Szenarien ,was der Dicke bei einem Defekt macht oder passiert immer das Gleiche(ganz oben oder ganz unten ...)? Verbietet die Anweisung im MFD das Weiterfahren?

Alex.

Beitrag von „dschlei“ vom 30. Januar 2010 um 21:44

[Zitat von ap11](#)

Hab das ja (toi toi toi) noch nicht erlebt. Gibt es verschiedene Szenarien ,was der Dicke bei einem Defekt macht oder passiert immer das Gleiche(ganz oben oder ganz unten ...)? Verbietet die Anweisung im MFD das Weiterfahren?

Alex.

Bei mir hatte sich das Kuffahrwerk bei einer Wasserdurchfahrt (nem Fluss) verabschiedet, und das Teil sank dann von Extra Level auf ganz unten ab, und die Elektronik schaltete den Motor ab! Dadurch wurde der Dicke zum Staudamm, und nach sehr kurzer Zeit floss dann auch Wasser in den Fahrgastraum. Da die ganze wichtige Elektronik unter dem Fahrersitz ist, war das dann das Ende vom Lied. Bis der dicke dann geborgen werden konnte, hatte sich Wasser ins Getriebe vorgearbeitet, und auch den weg in die Oelpfanne gefunden, weil scheinbar alle Dichtungen auf Innendruck ausgelegt sind, und dadurch recht wenig Widerstand gegen Wasserdruck von aussen haben Damit war der Dicke Totalschaden.

Mit Stahlfederung waere das nicht passiert! Gleucklicherweise war ich so versichert, dass ich da nur ein leicht "blaues Auge" von bekommen habe!

Auf jeden Fall kommt fuer mich fuer Gelaendefahrten keine Luftfederung mehr in frage!

Beitrag von „ap11“ vom 30. Januar 2010 um 21:53

@ dschlei

Au weia-das klingt ja nach einem ausgeklügelten Selbstzerstörungsmodus ! Auf der Straße möchte ich die LF aber trotzdem nicht missen.Und Geländefahrten macht man dann wohl doch besser rund um den Heimatort bzw.Standort des Freundlichen

ALE.

Beitrag von „macko“ vom 31. Januar 2010 um 23:51

[Markus R.](#)

Hi,

hab grad Deine Bilder vom Kompressor mit den Bildern von meinem allroad Kompressor verglichen, klar die Teilenummer ist etwas anders, ansonsten ist von der Bauform her nur der Kolbendeckel etwas anders geformt und dort der Temperatursensor gleich integriert. Bei meinem war der seitlich angeschraubt.

Der Typ wollte meinen Alten auch abkaufen, damit er die Teile soweit vergleichen kann und dann in Ebay sein Material als Ersatzteil anbieten kann...

gruss

marco