

Probleme über Probleme

Beitrag von „caesar2010“ vom 29. November 2010 um 13:17

Ein herzliches "Hallo" an alle Touareg-Freunde!

Ich wende mich an alle glücklichen oder auch weniger glücklichen Besitzer eines R5. Ich gehöre leider zur Kategorie eines "weniger" Glücklichen.

Ich bin Besitzer eines Touareg R5 Bj.06/2004, Schaltgetriebe, mit einer Laufleistung von ca. 92.000 km und komme aus den Problemfällen nicht raus. In den letzten 6 Monaten (alle vergangenen Probleme ausgeklammert) sind viele Reparaturen notwendig gewesen: u.a. komplett neue Glühkerzen, neuer Kabelsatz Seitenairbag, dann neuer Seitenairbag Fahrerseite, undichtetes AGR-Ventil und defektes Zweimassenschwungrad.

Nun zum Thema:

1. Problem: Der nette Monteur bei VW hatte mich im Rahmen des Austauschs des AGR-Ventils und dem Zweimassenschwungrades (war ein Rep.-Auftrag) noch darauf aufmerksam gemacht, dass am Getriebekörper Öl geangen hätte, dies jedoch auch durch Fahrtwind verschlepptes Öl vom undichten AGR-Ventil sein konnte. Im Rahmen des winterlichen Radwechsels habe ich wegen ungleichmäßig abgefahrener Räder eine Achsvermessung vornehmen lassen und in dem Zusammenhang mal nach der Sache mit dem Öl geschaut. Dabei habe ich festgestellt, das erneut Öl am Getriebe hängt und zwar direkt an einer Schraube, die wie eine Ablass-Schraube mit Innensechskant aussieht. Das Öl ist transparent und ganz dünnflüssig. Hat oder hatte jemand ein vergleichbares Problem?

2. und vielleicht größeres Problem: Das Problem mit dem Zeimassenschwungrad hat sich bemerkbar gemacht durch ein deutlich hörbares Wummern wenn man im Stand die Kupplung ganz leicht angetippt hat. Während der Fahrt hatte ich eigentlich nichts bemerkt. Beim Starten des Motors hat es manchmal einen relativ deutlichen "Knack" getan, was wohl nach Aussage des Meisters auch vom Zweimassenschwungrad kommt. Nach Austausch des Zweimassenschwungrades (und der in diesem Zusammenhang durchgeführten Erneuerung der Kupplung) sind "diese" Probleme nicht mehr vorhanden. Nach dem Abholen des Fahrzeugs habe ich jedoch bei der ersten Fahrt bei ca. 2.600 bis 3.200 U/min eine Vibration im Ganghebel gespürt und darüber hinaus festgestellt, dass wenn ich in diesem Drehzahlbereich das Kupplungspedal ganz leicht antippe eine sehr starke Vibration im Kupplungspedal entsteht. Diese Vibration ist in jedem Gang spürbar und nimmt auch mit der Betriebstemperatur des Motors nicht ab.

Ich habe selbstverständlich den Meister gleich darüber unterrichtet, er konnte sich jedoch nicht vorstellen, dass das an dem neuen Schwungrad liegen kann und wollte sich zu dem Thema mit anderen Kunden in Verbindung setzen, ob das vielleicht ein normaler Zustand sei ??? Ich bin mir natürlich auch nicht sicher, ob das Problem schon vor dem Austausch des Schwungrades vorhanden war. Man konzentriert sich eben immer auf das deutlichere Problem.

Vielleicht steckt die Ursache von Problem 2 auch in Problem 1, also im Getriebe - geringer Ölstand und seine Folgen... ??? Ich habe leider keine Ahnung von dem ganzen und mache mir meine laienhaften Gedanken. Gibt es für den Ölstand im Getriebe einen Sensor, der zu geringen Ölstand anzeigt, etc. ???

Wichtig: Eine Auslesung des Fehlerspeichers brachte kein Ergebnis hervor.

Ich habe die Befürchtung, dass meine Vertragswerkstatt nicht so viele Erfahrungen mit einem Touareg hat, da die Fahrzeuge in unserer Region nicht so stark vertreten sind. Ich habe selbstverständlich auch keine Lust, denen die Kohle in den Allerwertesten zu schieben für kostenintensive Fehlersuche. Aus diesem Grund habe ich mich für den Eintrag in dieses Forum entschieden um Eure Erfahrungen aufzuschnappen, um vielleicht das Problem eingrenzen zu können. Ich will mich auch ungern von dem Fahrzeug trennen, da mein Dicker quasi eine "Vollausstattung" besitzt, die ich sehr zu schätzen weiß. Ich gehe auch davon aus, dass bei einer Inzahlungnahme aufgrund des Alters einen jämmerlichen Händlereinkauswert herauskommt, der weit unter dem eigentlichen Wert des Fahrzeugs liegt.

Ich habe auch leider keine VW-Anschlussgarantie, da ich das Fahrzeug gebraucht gekauft habe und eine Inspektion zwar von einer VW-Audi-spezialisierten Werkstatt (ein ehemaliger VW-Händler, der vom Konzern aufgrund der Zentralisierung "wegrationalisiert" wurde und somit auf eine andere Marke umschwenken musste), diese jedoch zum Zeitpunkt der Inspektion nicht mehr als Vertragswerkstatt gelistet war. So sind eben die Garantiebedingungen. Ich habe jedoch beim Kauf eine Reparaturkostengarantie abgeschlossen, die noch bis Mitte Dez. 2010 greift. Die übernehmen zwar nicht alles, aber wenigstens ein Teil ist abgedeckt. Gerade die Prüfkosten (Fehlersuche) sind bei der Versicherung ausgeschlossen (die wissen wahrscheinlich warum).

Jetzt kann ich nur bitten mich mit eurem Wissen, euren Erfahrungen und/oder Tips zu überschütten und danke schon mal im Voraus!!! 

VIELE Grüße

Beitrag von „juma“ vom 30. November 2010 um 20:15

Servus,

willkommen zunächst mal im Forum! 🤖

Ich hoffe, wir werden noch einiges von dir lesen, bspw. hier: [KLICK](#) 🤖

Zu deiner eigentlichen Problematik kann ich mangels Erfahrung mit dem R5 leider nichts beisteuern, kann dir jedoch (leider) versichern, dass du ohne genaue Fehlersuche die Problematik wohl nicht lösen können wirst.

Wenn du Kompetenzzweifel bei deiner Werkstatt des Vertrauens hast, rate ich dir, auch wenn es umständlich sein mag, eventuell einen weiteren Weg zu einer Werkstatt zu fahren, die sich der Problematik kompetenter annehmen kann.

Gib uns doch mal den PLZ-Leitbereich (###XX). Dann kann vielleicht jemand einen kompetenten 😊 in deiner Nähe benennen... 🤖

Beitrag von „Gröbi“ vom 1. Dezember 2010 um 14:00

Die selben Probleme die Du hast, hatte ich mit meinem R5 Bj 4.2004 ebenfalls.

Nach einer Leidenszeit von 4 Jahren lief der Leasingvertrag endlich aus und ich konnte den Dicken wieder abgeben. In den vier Jahren wurden neben exakt deinen Fehlern noch zweimal die Wasserpumpe erneuert, zweimal der Kompressor fürs Luftfahrwerk getauscht, drei neue CD

Wechsler verbaut und und und .--- halt ein Montagsauto--- 🤖

Zu deinem Problem mit dem Ölverlust.

Da ich kein Fachmann bin, kann ich die Bauteile mit Sicherheit nicht richtig beschreiben, ich versuche es aber trotzdem.

Vom Ölkühler der hinter oder unter dem normalen Küler ist geht ein Aluminiumrohr weg. Dieses Rohr, so war es halt bei mir, wurde durch ein anderes Bauteil und Vibrationen des Fahrzeuges durchgescheuert so das ein Loch entsanden ist. Ca.10-15cm hinter dem Anschluss am Ölkühler. Das Öl versaute die ganzen Anbauteile und tropfte dann vom Automatikgetriebe runter auf den Boden.

Vielleicht hilft Dir die Fehlerbeschreibung ja weiter.

Bis dahin Gröbi

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 1. Dezember 2010 um 16:17

Hi!

Auch von mir ein Herzliches Willkommen im Forum!

Ich bin zwar auch Besitzer eines R5 BJ. 08/04, allerdings mit Automatik. Seit den 2 Jahren Besitz hatte ich bis jetzt absolut noch keine außergewöhnlichen Sachen. Nur einmal Bremsenverschleiß mit Lösung des Parkbremsbelages und einmal ein defekter Xenonbrenner. Du hast mein Beileid und ich drücke dir die Daumen für eine rasche Fehlerfindung!

Zu deinem Problem:

Klares Öl wird schonmal nicht vom Motor her kommen, da dieses selbst wenn es Neu ist nicht einmal klar ist und zweites beim Diesel sehr schnell dunkel wird. Ich tippe auf Getriebeöl, welches dort irgendwo austritt. Eventuell ist es ein defekter Kupplungsgeber oder Nehmerzylinder. Das würde auch ein wenig das andere Problem erklären. Das Geräuschproblem kann aber auch von einem defekten Ausrücklager der Kupplung kommen, allerdings hat dieses nichts mit Ölverlust zu tun!

Daumen hoch und viel Erfolg!

Grüße

Manu

Beitrag von „caesar2010“ vom 1. Dezember 2010 um 23:15

Hey,

ich danke Euch schon mal für Eure netten Antworten, es ist ein gutes Gefühl nicht alleine zu sein 🙌🙌🙌 Das macht den Dicken wieder zu etwas BESONDEREM, oder? Ich will Ihn auch nicht los werden, weil mich dieses Auto seit seinem "Erscheinen" begeistert.

Ich bin Euch für jeden Hinweis sehr dankbar!!!

Bis denne!