

Späne in der Hochdruckpumpe V6 TDI

Beitrag von „schmied_672“ vom 17. November 2011 um 20:21

Hallo Leute,

mein v6 Diesel BJ 2008 blieb auf der Autobahn stehen und ist nicht mehr angesprungen. In der werkstatt 3 Tage Fehler gesucht. Ergebniss : Späne in der Hochdruckpumpe und somit im ganzen Railsystem, Tank, Leitungen usw. Kostenvoranschlag für die Reparatur 13.500.- weil alles getauscht werden muß. Hab mich umgehört und einen Bekannten mit Audi A5 und gleichem Motor dessen Hochdruckpumpe auch Späne hatte, auch kaputt. Hat jemand von euch das Problem schon gehört? Scheint öfter vorzukommen. Freu mich über jeden Bericht von euch bin gerade ziemlich K.O. wegen der Kosten. Danke 😞

Beitrag von „f.pichler@nextr“ vom 31. Januar 2012 um 10:57

Hallo,

weil ich das Thema gerade vor einem Monat bei meinem Touareg V6/240 BJ 2007 hatte: selbes Bild, auf der Autobahn liegen geblieben, Hochdruckpumpe kaputt plus alle 6 Einspritzpumpen getauscht samt den erforderlichen Leitungen. Diagnose: Späne im den Leitunge die die Pumpen verstopft haben. Woher kommen eigentlich solche Späne? Sind das die zu erwartenden Probleme bei einem km-Stand von 170.000?

Zusatz: habe heute erfahren, dass ich neue Drosselklappengestänge brauche - die sind lt. KDB offensichtlich ausgeleiert - kommt das öfters vor?

bg fritz

Beitrag von „macko“ vom 31. Januar 2012 um 14:57

Hi Fritz,

bislang hat man eigentlich wenig zu Pumpenproblemen beim V6 TDI gelesen. Was mir auffällt, beide Fälle hier sind mit dem 240 PS TDI...

Mal sehen wie sich das entwickelt.

Gruss
Marco

Beitrag von „Darragh“ vom 31. Januar 2012 um 15:34

[Zitat von macko](#)

[...] Was mir auffällt, beide Fälle hier sind mit dem 240 PS TDI... [...]

... und beide aus Österreich...

Beitrag von „schmied_672“ vom 2. Februar 2012 um 19:53

Hi

meiner ist repariert.

Ich hab die Späne von einem Sachverständigen beweissichern lassen und er meint es seien Produktionsspäne sprich vom CNC Fräsen bleibt irgendwo etwas im Alugehäuse der Pumpe zurück. Wir mussten (zum Glück) die Späne nicht im Labor analysieren lassen, nachdem sich VW bereit erklärt hatte, die Kosten von ca. 14.000.- !!! zu übernehmen.

Ich hab mir die Späne selbst angeschaut und sie schauen nicht nach Abrieb aus der Pumpe aus sondern waren bei mir wirklich sichelförmig wie eben ein Span beim Fräsen abgehoben wird.

bis dann
lg

Beitrag von „macko“ vom 2. Februar 2012 um 20:22

Hi,

danke für die Info!

Ihr beiden solltet vielleicht mal die Fahrgestellnummern vergleichen, evtl. kann man den

fehlerhaften Produktionszeitraum eingrenzen. Vielleicht hat VW zu dem Zeitpunkt auch den Zulieferer gewechselt...

Ansonsten, von Dir Schmied, gute Idee mit dem Sachverständigen!

Gruss
Marco

Beitrag von „ONE-TWO-BUY“ vom 11. Februar 2012 um 18:26

habe das gleiche problem tourag 240 ps tdi 3 jahre alt 100.000 km späne
schaden 10.000 euro vw hat garantie erst mal abgelehnt
absolute frechheit der wagen hat 79.000 euro gekostet jede inspection bei vw gemacht
da der wagen geleast ist hat sixt einen gutachter beauftrag ich habe zwar vollkasko und
wartung und verschleiß inkl bei sixt aber dafür kommen diese optionen wohl nicht auf
das leasing ist 10.2012 zu ende
ich werde mir keinen vw mehr kaufen

Beitrag von „Humvee“ vom 11. Februar 2012 um 18:55

Hallo,

was ich etwas eigenartig finde ist, das es erst bei 100000km/170000km auftritt.
Wenn es von der Fertigung her ist, müsste sich ja das Problem schon früher bemerkbar
machen, aber nach so einer Laufleistung würde ich dann auf Abrieb tippen.
Na mal schauen wieviele noch betroffen sind und ob man es nach Produktionsdatum
eingrenzen kann.

Beitrag von „Sepp“ vom 11. Februar 2012 um 19:19

[Zitat von f.pichler@next](#)

Hallo,

weil ich das Thema gerade vor einem Monat bei meinem Touareg V6/240 Bj 2007 hatte: selbes Bild, auf der Autobahn liegen geblieben, Hochdruckpumpe kaputt plus alle 6 Einspritzpumpen getauscht samt den erforderlichen Leitungen. Diagnose: Späne im den Leitungen die die Pumpen verstopft haben. Woher kommen eigentlich solche Späne? Sind das die zu erwartenden Probleme bei einem km-Stand von 170.000?

Zusatz: habe heute erfahren, dass ich neue Drosselklappengestänge brauche - die sind lt. KDB offensichtlich ausgeleiert - kommt das öfters vor?

bg fritz

Hallo Fritz,

solche Drosselklappengestänge habe ich im Audi A6 schön öfter gewechselt. Dürfte vom System her gleich mit dem Touareg sein.

Viele Grüße

Sepp

Beitrag von „Kasperlfischer“ vom 5. April 2012 um 11:31

Tja nun hats auch mich erwischt 😞 mit 97 000km Hochdruckpumpe erneuert. V6 Tdi Bj.2006 es wurde mir nur gesagt- kann vorkommen!!

Grüße aus Bayern

Beitrag von „macko“ vom 5. April 2012 um 22:16

Hallo,

was wurde dann alles getauscht und was hat es letztendlich gekostet??

Gruss
Marco

Beitrag von „Kasperlfischer“ vom 6. April 2012 um 10:22

Grüß euch Gott beisammen,
ja auf deine Frage zu kommen hatte ich ziemlich Dusel es war nur die Pumpe betroffen im austausch 970,-€ gesamt 2000,- Beim österreichischen, freundlichen (Fehlersuche ein und ausbau etc.)
LG

Beitrag von „Steinebach“ vom 22. Mai 2012 um 09:48

Hallo zusammen,
das Thema gestern gesucht und erst nicht gefunden.
Bin am Sonntag ebenfalls liegen geblieben. Motor ging während der Fahrt in den Notfallmodus.
Habe angehalten um neu zu starten ging nicht mehr.
Dann mit meinen Schwager den Wagen zur Werkstatt geschleppt. Riskante Sache so nen dicken abzuschleppen. Und wir haben immerhin einen Passat davor gespannt.
Diese haben dann gestern auch Späne gefunden. Nach Rücksprache mit VW muss die Einspritzpumpe und sämtliche Leitungen usw getauscht werden, weil die Späne überall sind.
Kosten ca 10.000€ netto.
Bin echt bedient. Habe vor drei Wochenerst 1500€ wegen defekten Kühlsystem gelöhnt....
Hat jemand schon Reaktionen von VW wie die damit umgehen wg. Kulanz oder so. Mein Dicker ist ein 3,0 V6 TDI von 2008 und hat gerade mal 76.000KM auf der Uhr.
Gruß
André

Beitrag von „Steinebach“ vom 22. Mai 2012 um 12:33

Hallo zusammen,

habe eine Antwort von VW erhalten.

Die wollen wenn ich es richtig wiedergebe nur 60% vom Material und 30% vom Lohn übernehmen.

So würden mir unterm Strich immer noch 3500€ an Kosten hängen bleiben.

und das bei einem Wagen der gerade mal 76000KM runter hat und absolut gepflegt wird.

Lasse jetzt mal auch einen Sachverständigen drüber schauen. mal sehen ob es was bringt.

Gruß André

Beitrag von „macko“ vom 22. Mai 2012 um 13:41

Hallo Andre,

siehe Beitrag #5, da hat es ja was gebracht... 😊

Gruss

Marco

Beitrag von „Steinebach“ vom 30. Mai 2012 um 21:38

Hallo Zusammen,

Hab meinen Dicken wieder, Wagen läuft wieder.

Vom Gefuehl her läuft er besser. Kann aber daran liegen das ich jetzt zwei Wochen verschiedene Auto zur Mobilität benutzen musste.

Bis her habe ich mich mit der Werkstatt geeinigt auf die Übernahme von insgesamt von ca. 75 % durch VW und die Werkstatt. Den Rest von 2500€ muss ich übernehmen.

Gesamtkosten lagen bei 10.000€

Wenn ich die genaue Abrechnung habe liste ich mal die ausgeführten Arbeiten auf.

Mal sehen was der Direkte Schriftwechsel mit VW noch bringt. Vielleicht kann ich da

nochnetwas rausholen.

Ich hoffe das es das jetzt mal Ruhe rein kommt. Hatte jetzt erstmal genug Defekte am Wagen.

Bis dann

Gruss Andre

Beitrag von „Antrobus“ vom 31. Mai 2012 um 11:08

Hallo Leute,

seit letzter Woche bin ich nun auch betroffen. "Späne im Kraftstoffsystem" ist die Diagnose des Freundlichen zu dem ich geschleppt wurde.

Donnerstag: Termin beim Freundlichen zur Reparatur meines Türschlosses hinten links (Tür ging nicht mehr auf)

Freitag 11:00Uhr: Fahrzeug mit reparierter Tür abgeholt

Freitag 14:00 Uhr: Fahrt angetreten - Landstraße

Freitag 14:45 Uhr: Boardcomputer zeigt während der Fahrt "Motorstörung Werkstatt"

Kurzer halt, Motor aus und wieder an, Meldung weg.

Nach 10 Metern Fahrt Meldung wieder da und keine Leistung mehr (wohl Notfallmodus)

Freitag 16:30 Uhr: Per Abschlepper transportiert steht mein Dicker wieder in der Werkstatt.

Erstdiagnose "Raildruck zu niedrig".

Mittwoch der Folgeweche: Diagnose Späne im Kraftstoffsystem - VW Versicherung verweigert die Garantie- (Neuwagenanschlussgarantie) und die Mobilitätsgarantieleistungen da die sagen Späne kommen von falschem Sprit - selber Schuld.

Ich habe aber nie falsch getankt, auch nicht nur einen Schluck.

Wochenende versaut.

Es ist ein 2009er V6 TDI mit 80.000 km

Gruß

Florian

Beitrag von „curio“ vom 31. Mai 2012 um 11:49

Da brauchst Du ein Spangutachten (spanendes Werkzeug vs Abrieb), gabs hier im Forum schon mal. Dafür sollten die Späne aber auf jedenFall (Beweis)gesicherT sein!

Wenn die Späne im Sprit wären, wären sie im Filter und nicht in der Rail, wenn es am Sprit läge wäre es Abrieb und keine "scharfen" Späne

VIEL ERFOLG

ACHIM

Beitrag von „Momo7“ vom 31. Mai 2012 um 20:12

Die Späne können entstehen, wenn man Benzin getankt hat und die Schmierung der Hochdruckpumpe nicht mehr erfolgt. Dann gibt es die Späne.

Momo

Beitrag von „coala“ vom 31. Mai 2012 um 20:22

[Zitat von Momo7](#)

Die Späne können entstehen, wenn man Benzin getankt hat und die Schmierung der Hochdruckpumpe nicht mehr erfolgt. Dann gibt es die Späne. [...]

Servus,

dieser Abrieb auf Grund mangelnder Schmierung unterscheidet sich jedoch von jenem, welcher aus Produktionsfehlern herrührt. Daher das Gutachten, um die Ursache zu ermitteln.

Grüße
Robert

Beitrag von „alevuz“ vom 2. Juni 2012 um 06:11

Zitat von Antrobus

Ich habe aber nie falsch getank, auch nicht nur einen Schluck.

Hallo,

Glaube ich dir sofort !

Habt ihr schon mal an gepantschten Diesel gedacht ?

Hintergrund: Hier in AT sind bei Frächtern in Oberösterreich und Salzburg REIHENweise Motorschäden aufgetreten, teilweise an fast neuen LKW Motoren.....

Nach langen hin und her hat man dann eine Bande aus einen dieser excellenten "neuen EU Beitrittskandidaten" ausgeforscht die wohl Diesel mit irgendetwas "gestreckt" haben sollen und Schaden in Millionen Höhe angerichtet haben !

Siehe zB.: (<http://www.krone.at/Nachrichten/Tr...en-Story-297453>
<http://www.industriemagazin.net/home/artikel/T...Stories.Ressort>)

Bei den Preisen in Mitteleuropa halte ich dies auch in DE und AT für möglich, speziell an NICHT Markentankstellen, wo man schon mal einen Schluck Wasser im LKW Tank hatte uns sich jeder fragte warum schon wieder nach 2 Wochen.....

Möglich ist ALLES !

Bin am DO bei meinem Freundlichen gewesen und habe dabei mit meinem Chef Mechaniker gesprochen (über die PDE Undichtheit/Einlauf Problematik) Er hat ohne Umschweifen bestätigt das dieses "CR Späne Problem" inzwischen fast so oft auftritt wie die vorige PDE Problematik, letzgens bei einem ihrer Mitarbeiter Golf VI 2.0 CR TDI mit 36.000 km !!! - Also zur Zeit kein Einzelfall - auch bei BMW und DB !

Auch diesen "Bioanteil Rotz" im Diesel NICHT vergessen, den ganzen "grünen Heinis" mit der dahinterstehenden Lobby glaube ich nicht mal mehr die Luft die sie beim geführten Monolog verbrauchen..

SG
Alevuz

Beitrag von „Sbau“ vom 11. November 2012 um 21:28

Nun hat's mich erwischt, gleiche Situation wie bei euch, bin auf der Autobahn hängen geblieben am Boardcomputer "Motorstörung - Werkstatt", Fehlerbeschreibung Späne in der Hochdruckpumpe es muss sämtliches System welches damit in Verbindung steht getauscht werden, Kosten 9600€!!!! In Kulanz von VW Italien werden mir 50% der Materiel und Arbeitsstunden anerkannt, mir bleiben dennoch 5000€ zu bezahlen, das Auto vom Baujahr 2008, Kilometerstand 91000, habe direkt mit der VW-Italia Kontakt aufgenommen und versucht dass es hierbei um einen Produktionsfehler handelt und dadurch die Spesen zu übernehmen, mir wurde mitgeteilt dass bei bestimmten Fahrgestellnummern Fehler bei der Hochdruckpumpe festgestellt wurden und diese von VW In einer Rückrufaktion behoben sind, jedoch meine Fahrstellnummer nicht dabei ist.

Kann mir jemand mitteilen ob ich auf den Spesen von 5000€ hängen bleiben muss bzw. wie ich in dieser Situation weiter vorgehen kann.

Danke und einen Gruss aus Südtirol

Beitrag von „Max Mustermann“ vom 4. Januar 2013 um 15:15

So, jetzt noch meine Story dazu:

Herbst 2012, Plötzliche Meldung im Display Motorstörung -> Werkstatt. Mein T (Bj 2008, V6 TDI, 90t km) ließ sich nicht mehr starten, habe mich in die Werkstatt schleppen lassen. Ergebnis: Späne im Tank, komplett überall. Der Freundliche meinte: Tja, wohl falsch getankt. Ich: Nö, Fahrtenbuch und alle Tankbelege liegen vor! Reparaturkosten knapp 10.000 EUR, VW übernahm 75% aus "Sonderkulanzgründen"...

Getauscht wurden die kompletten Kraftstoffleitungen, die Kraftstoffpumpe vorne und die Kerzen am Motor. 4 Tage in der Werkstatt. Ich habe zähneknirschend bezahlt und dachte - naja, Pech gehabt.

Wiedereinmal nach: defekter AGR (2010, 3.000 EUR), Steuerklappe rechts (2011, 1.000 EUR), Steuerklappe links (2012, 1.000 EUR), sporadischer Airbagfehler (seit 2012 - nicht behoben) und noch ein paar Kleinigkeiten.

Gestern: Heimfahrt aus Italien - nahe München: Motorstörung - Motor aus, mitten auf der Autobahn. Touareg ließ sich nicht mehr starten, also Abschleppen zur nächsten VW Werstatt. Dort steht er jetzt. Erste Diagnose: Die Sicherung für die Kraftstoffpumpe vorne fliegt raus, weil die Pumpe hinten am Tank wohl einen Fehler verursacht. Die Werkstatt hat mal geschaut, was im Herbst alles getauscht wurde - und genau diese eine Pumpe wurde damals nicht ersetzt.... Kulanzanfrage läuft (mal wieder).

Die restlichen 400 km sind wir jetzt mit einem Tiguan nach hause gerollt - und wirklich ratlos. Warum hat ein solch teures Fahrzeug ständig Fehler, Defekte und Mängel? Etwas erstaunt bin ich über die Tatsache, dass von dem aktuellen Problem nur V6 vor 2010 betroffen sind...

Gibt es Tipps von euch, wie ich mich verhalten sollte????

Beitrag von „Max Mustermann“ vom 7. Januar 2013 um 09:16

Rückmeldung von der Werkstatt: Kulanz-Anfrage seitens VW wurde erst mal abgewiesen. 😞
Zeit die Tel.Nr der Kundenhotline heraus zu suchen....

Beitrag von „Sittingbull“ vom 7. Januar 2013 um 10:47

[Zitat von Max Mustermann](#)

... Kulanz-Anfrage seitens VW wurde erst mal abgewiesen ...

Hallo Max Mustermann,

du solltest deinem 😊 klar machen, dass er sich bei einer Kulanzanfrage selbst auch beteiligen muss, sonst wird das nichts 😞

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „painoel“ vom 24. Juli 2013 um 16:02

Ist kein Einzelfall Zur Information für andere schildere ich hier mal "unseren" Fall :

Beitrag von „Darragh“ vom 24. Juli 2013 um 16:34

Zitat von painoel

Ist kein Einzelfall Zur Information für andere schildere ich hier mal "unseren" Fall :

Sehr interessant ... 🙌

Beitrag von „painoel“ vom 24. Juli 2013 um 16:36

Ist kein Einzelfall

Zur Information für andere schildere ich hier mal "unseren" Fall :

Es wird fast ausschließlich Marken Diesel getankt 98% (Von der Shell im Nachbardorf)

Ablauf :

Diesel voll Getankt für 130€ an einer Shell (wirklich Diesel, mit Sicherheit noch nie Benzin getankt)

300km Autobahn

am nächsten Tag 3x 15km (in die Stadt, zurück, wieder in die Stadt)

Dann auf dem Rückweg, nach ca. 2km, an einer Ampel losgefahren (Bis hierhin war alles so wie immer, keine Anzeichen oder Vorwarnungen)

Bis 60km/h beschleunigt und : Fehlermeldung im Display, Motor aus, nur noch ausgerollt. Springt nicht wieder an. => sch....

In der freien Werkstatt eines befreundeten Kfz-Meisters wurden dann auch Späne im Diesel festgestellt.

Sieht man sofort, einfach den Deckel vom Dieselfilter vorne rechts im Motorraum abgenommen und auf dem Filtereinsatz lagen schon jede Menge hübsch funkelnde kleine Eisenspäne.

10.000€ für eine Reparatur kommen leider nicht in Frage, also haben wir nur die "kleine" Reparatur gewählt :

Bei einem Autoverwerter wurden eine gebrauchte Hochdruckpumpe, beide Rails, das Ventil N276 und der Dieselfilterbehälter "besorgt" => 600€

Restlichen Diesel abgesaugt (durch die Revisionsöffnungen im Tank unter der Rücksitzbank), Tank gesäubert (mit einem Magneten) hier lagen auch schon jede Menge Eisenspäne.

Leitungen gespült (vor dem Filter verbunden und mit den eigenen Pumpen Diesel aus dem Tank gefördert und wieder zurück laufen lassen. Den Rücklauf in den Tank abfangen und den "Glitzerdiesel" entsorgt.

Die Hochdruckleitungen durchgeblasen, Rails ersetzt, Pumpe umgebaut (den Riemen nicht getauscht, nur auf die Laufrichtung aufpassen), Filtertopf und neuen Filter rein und dann alles wieder zusammenbauen.

Die Einspritzdüsen wurden aus Kostengründen nicht getauscht, nur über die Rücklaufleitungen

gespült.

Es müssen wirklich alle Hochdruckleitungen gaaanz fest gezogen werden, sonst springt er nicht an 😄

Als alle Leitungen wirklich zu waren sprang er auch gleich wieder an.

Bis jetzt schon 2000km gefahren. Ist wieder wie vorher.

So sieht die zerlegte Hochdruckpumpe aus : deutlich zu sehen wo die Eisenspäne herkommen :

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „Darragh“ vom 24. Juli 2013 um 16:44

Hallo painoel

Herzlich willkommen hier im Forum

Danke für deinen Bericht... 🙌

Beitrag von „ICK“ vom 21. Januar 2014 um 17:58

Hallo allerseits,

ich würde dieses Thema nochmal gerne aufgreifen.

Ich hatte heute in anderem Zusammenhang mit einer VW Vertragswerkstatt telefoniert (weil ich ein neues Bordbuch für den Dicken bestellt habe).

Die sehr freundliche Dame meinte zu mir, dass es gut sei, dass ich gleich die FIN zur Hand hatte, da sie nun gesehen habe, dass es für mein Fahrzeug noch eine (eine von vier) ausstehende "qualitätsverbessernde Maßnahme" an der Hochdruckpumpe gebe welche zu erledigen sei..

Bein Touareg ist ein 2008er Modelljahr 2009 176kw v6TDI.

Handelt es sich um das Problem mit der aussetzenden Schmierung and der Pumpe?

Hat bei einem von Euch VW die selbe "qualitätsverbessernde Maßnahme" empfohlen bzw. umgesetzt?

Was heisst "qualitätsverbessernde Maßnahme" und warum ist diese auf die FIN registriert? Ist das eine Rückrufaktion? VW tauscht auf eigene Kosten?

Hat VW nun (analog Audi und BMW) einen Fehler mit der Schmierung der HD Pumpe eingeräumt?

Wäre neugierig ob jemand selbes erlebt hat und davon berichten kann.

Viele Grüße,
ICK

Beitrag von „Bernd S“ vom 22. Januar 2014 um 11:14

Also doch, und wenn es nur dazu dient, das Gewissen zu beruhigen, die Variante mit dem Synthetischem Zweitaktöl im Diesel?

Ich weiß, ich bin da hartnäckig.....

Beitrag von „coala“ vom 22. Januar 2014 um 13:00

Zitat von Bernd S

Also doch, und wenn es nur dazu dient, das Gewissen zu beruhigen, die Variante mit dem Synthetischem Zweitaktöl im Diesel? [...]

Servus,

irgendwie wage ich zu bezweifeln, dass dies einen Produktionsmangel zu kompensieren vermag. Aber der Glaube allein versetzt bekanntlich Berge 🙄

Grüße
Robert

Beitrag von „Bernd S“ vom 22. Januar 2014 um 13:57

Nein, da geht es mir ja eher um den Ausfall durch vermutlichen Verschleiß.
Und seit der Sch... biobrühenbeimischung ist es ja bestimmt nicht besser geworden mit dem Verschleiß....

Beitrag von „alevuz“ vom 22. Januar 2014 um 14:30

Hallo,

Härtungsfehler oder Mangel beim Zulieferer!
Gleiche Geschichte wie die Steuerketten...

2 Takt Öl kannst du zugeben soviel du willst.... das hilft dabei (fast) nichts!

SG
Alevuz

Beitrag von „Bernd S“ vom 22. Januar 2014 um 14:57

Ich weiß nicht so recht... Nach grob geschätzten 15000 Liter Diesel, die nach angenommenen 150000 Km schon durchgeflossen sind,(oder hab ich da einen Denkfehler) ob da noch irgendwelche Produktionsrückstände vorhanden sind?

Beitrag von „den28“ vom 16. Juli 2014 um 19:44

Liebes Forum,

ich weiss der Thread ist schon etwas alt, dennoch möchte ich das Thema nochmal aufgreifen!!!

Ich habe keinen Touareg, sondern einen Passat 2.0 TDI - Common Rail.. - schöne Schei....!

Also meine Geschichte ist ähnlich wie alle Schicksale aus diesem Thread: während der Fahrt ausgegangen - Späne im ganzen Kraftstoffsystem.

Bj. des Passat 7.2009, 124.000km gelaufen, PROBLEM: Alle Inspektionen ab 60.000km selbst

(natürlich FACHGERECHT!) durchgeführt - ironischerweise waren meine Inspektionen auch jedes Mal viel umfassender als VW es gemacht hätte. Kurzum: So ist keine Kulanz zu erwarten.

Kostenvoranschlag bei VW: 7000€. Der Wagen steht jetzt in einer freien Werkstatt -alle Pumpen müssen erneuert werden. (In dem Kostenvoranschlag von VW wurde nur die HD-Pumpe mit kalkuliert.. - Also vermutlich 8000€ bei VW).

Es ist offensichtlich ein hausgemachtes Problem von VW!

Es sind nicht nur der Passat und Touareg betroffen. Im Bekanntenkreis gibt es noch zwei weitere Passatfahrer und auch einen Caddyfahrer mit gleichem Problem.

Darüber hinaus scheint die Seuche noch weiterzugehen: Angeblich sind diese HD-Pumpen auch von anderen Herstellern verbaut worden - (Audi sowieso, aber ich habe gehört auch bei BMW, Mercedes,.. keine Gewähr für diese Angaben). Es ist einfach eine große Frechheit! Da kauft man Neuwagen von 35-80.000€, um nach fünf Jahren einen kapitalen Motorschaden zu erleiden. - Dann hätte ich auch Kia oder Dacia kaufen können.

-> FAZIT: Für uns ist es der letzte Wolfsburger und ich finde man sollte wirklich den Schritt in die Öffentlichkeit wagen (ADAC, Autobild etc.) das muss publik gemacht werden!

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. Juli 2014 um 21:50

[Zitat von den28](#)

Es ist offensichtlich ein hausgemachtes Problem von VW!

Es sind nicht nur der Passat und Touareg betroffen. Im Bekanntenkreis gibt es noch zwei weitere Passatfahrer und auch einen Caddyfahrer mit gleichem Problem.

Darüber hinaus scheint die Seuche noch weiterzugehen: Angeblich sind diese HD-Pumpen auch von anderen Herstellern verbaut worden - (Audi sowieso, aber ich habe gehört auch bei BMW, Mercedes,.. keine Gewähr für diese Angaben). Es ist einfach eine große Frechheit! Da kauft man Neuwagen von 35-80.000€, um nach fünf Jahren einen kapitalen Motorschaden zu erleiden. - Dann hätte ich auch Kia oder Dacia kaufen können.

-> FAZIT: Für uns ist es der letzte Wolfsburger und ich finde man sollte wirklich den Schritt in die Öffentlichkeit wagen (ADAC, Autobild etc.) das muss publik gemacht werden!

Ist zwar ärgerlich dein Problem, aber wie schon vermutet hattest trifft das fast alle CR-Diesel, da die Pumpen fast ausschließlich von einem Hersteller kommen (kein OEM macht die Pumpen selbst). Also am besten keinen neuen Diesel mehr kaufen, sondern einen guten altern Mercedes

W123 (240D), da gibt es keine Probleme mit den Pumpen.

Zur Ehrenrettung muss man aber auch wissen, dass man heute mit max. 2000bar einspritzt, daher ist das auch natürlich nicht ganz ohne und natürlich darf eine Hochdruckpumpe nicht zu viel kosten, sonst könnte man ja ein Auto mit dem ganzen Schnickschack auch nicht wirklich gewinnbringend verkaufen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Juergen72“ vom 16. Juli 2014 um 22:14

Das mit "Dacia kaufen, 3 Jahre fahren und wegwerfen" hat mir der GW-Verkaufsleiter letzten Donnerstag wörtlich mitgegeben.

Ein Touareg sei für meine Zwecke und angesichts der Kilometerleistung völlig ungeeignet, außer ich sei was Unterhaltskosten/Service/Reparaturen betrifft am besten völlig schmerzfrei.

Mal schauen, ob ich die Kisten nach dem anstehenden Austausch wechsele und GöGa den Großen fahren wird und ich ne "Wegwerfbüchse" für 20k€ als Kilometerfresser nutze:

Ssangyong Korando mit 2.0D Allrad&Automatik und "volle Hütte" gibts grad für 23k€ in der Sommeraktion...

Es ist wohl ein Ärgernis der modernen Autoindustrie, dass man für sehr viel Geld fahrende Baustellen kauft, um noch mehr gutes Geld teilweise fragwürdiger Qualität nachzuwerfen 

Wenn ich mir ein paar wenige Kunden aus dem Bereich anschau, habe ich zwar den Eindruck, dass die an sich ordentlich arbeiten und deren Bauteile auch qualitativ stimmig sein dürften, aber evtl. liegt es an der Vielfalt und Kombination der Einzelteile, die dann das Problempotential letztlich darstellt 

LG

Jürgen

Beitrag von „den28“ vom 17. Juli 2014 um 00:51

Es ist nat

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Juli 2014 um 06:26

[Zitat von Juergen72](#)

Ein Touareg sei für meine Zwecke und angesichts der Kilometerleistung völlig ungeeignet, außer ich sei was Unterhaltskosten/Service/Reparaturen betrifft am besten völlig schmerzfrei.

Welches Fahrprofil hast du? Wenn du viel Kurzstrecken fährst, dann würde ich den Touareg als ungeeignet sehen, allerdings für Langstrecken und km fressen sehe ich ihn als ideal. Einzig der hohe Wertverlust, da die meisten Leute glauben, dass viele km gleich hohe Kosten bedeuten, wird kommen.

MfG

Hannes

Beitrag von „macko“ vom 17. Juli 2014 um 09:23

Guten Morgen,

bitte hier wieder back to Topic, für Diskussionen um Fahrprofile etc. gibt's auch andere Threads. Danke.

Gruss

Marco

Beitrag von „Juergen72“ vom 17. Juli 2014 um 09:24

OT

[Zitat von Hannes H.](#)

Welches Fahrprofil hast du? ...MfG Hannes

Geschäftsbedingt Vielfahrer - ca. 75-80% Autobahn/Schnellstraßen, Rest Überland.

Klar ist der T für Langstrecken und auch schlechtes Wetter oder Winter ein sehr komfortables Fahrzeug mit verhältnismäßig guten Verbrauchswerten, z. B. Saarland hin&zurück 800km mit ca. 8,8l/100km bei entspannter Fahrweise und viel Tempomat.

Der Wertverlust ist naja grausam, liegt bei mir aber auch an der Kilometerleistung, das kann ich nur bedingt ändern, wenn ich mein Arbeitsleben umstelle, was auch nicht im Handumdrehen möglich ist.

Deshalb wohl auch der Vorschlag über die Nutzfahrzeugsparte zu gehen, gestern meinte der :), er hat da ganz andere Konditionen, anstatt MV Comfortline mit ausgewähltem Zubehör bietet er mir den MV Cup-Edition an, sei günstiger, besser ausgestattet und schnell verfügbar mit Blick auf raschen Austausch des T.

Meine Bedenken gegenüber Qualität und div. Kinderkrankheiten (Türendichtigkeit, DSG, Leistungsentwicklung einer fahrenden Schrankwand) könne er ruhigen Gewissens ausräumen, dafür habe er reichlich Kunden, die zufriedene gewerbliche Nutzer seien.

Schau mer mal...

End OT

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Juli 2014 um 09:37

[Zitat von Juergen72](#)

OT

Geschäftsbedingt Vielfahrer - ca. 75-80% Autobahn/Schnellstraßen, Rest Überland.

Deshalb wohl auch der Vorschlag über die Nutzfahrzeugsparte zu gehen, gestern meinte der :), er hat da ganz andere Konditionen, anstatt MV Comfortline mit

ausgewähltem Zubehör bietet er mir den MV Cup-Edition an, sei günstiger, besser ausgestattet und schnell verfügbar mit Blick auf raschen Austausch des T.
Meine Bedenken gegenüber Qualität und div. Kinderkrankheiten (Türendichtigkeit, DSG, Leistungsentwicklung einer fahrenden Schrankwand) könne er ruhigen Gewissens ausräumen, dafür habe er reichlich Kunden, die zufriedene gewerbliche Nutzer seien.
Schau mer mal...

Naja, wenn du den Platz des T5 nicht unbedingt brauchst, dann würde ich den Touareg bevorzugen, vor allem ist der T5 in brauchbarer Ausstattung auch nicht wirklich günstiger...

Im T5 ist ja auch "nur" Großserientechnik verbaut: Der 4-Zylinder-Diesel-Motor ist so gut wie allen VW-Modellen verbaut, das DSG-Getriebe gibt es auch in der Form im Tiguan und Q3. Motorisch und getriebemäßig würde ich da klare Vorteile beim Touareg sehen. Ebenso ist der Antriebsstrang beim Touareg massiv ausgeführt.

MfG

Hannes

Beitrag von „samohnitnelav“ vom 4. August 2014 um 07:33

Hallo Miteinander

Mich hat es jetzt auch erwischt 3.0 V6 TDI mit 96000km. Meiner blieb mit der Fehlermeldung "Motorstörung Werkstatt" auf der Bundesstraße liegen. Abschleppdienst meint die Hochdruckpumpe ist defekt. Gibt es schon Neuigkeiten vom Hersteller weil es fast ausschließlich Österreichische 240PSige betrifft. Was würdet Ihr mir raten wie ich in der Vw Werkstatt vorgehen soll.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. August 2014 um 07:37

[Zitat von samohnitnelav](#)

Abschleppdienst meint die Hochdruckpumpe ist defekt. Gibt es schon Neuigkeiten vom Hersteller weil es fast ausschließlich Österreichische 240PSige betrifft. Was würdet Ihr

mir raten wie ich in der Vw Werkstatt vorgehen soll.

Wie kommt der Abschleppdienst zu der Diagnose? Hatte der ein Diagnosetool und auch gleich mal die Pumpe ausgebaut? Ich würde mir mal zuerst eine seriöse Diagnose erstellen lassen, dann weitersehen.

Wenn dein Wagen über 5 Jahre alt ist, dann hast du wenig Möglichkeiten, dass VW da was übernimmt, aber einen Versuch auf eine Kulanz kann ja gemacht werden (falls es wirklich die Pumpe ist).

MfG

Hannes

Beitrag von „samohnitnelav“ vom 29. August 2014 um 17:59

T-Rex wurde nur repariert; Hochdruckpumpe, Injektoren usw. Summa sumarum 10.800,-.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. August 2014 um 22:05

[Zitat von samohnitnelav](#)

T-Rex wurde nur repariert; Hochdruckpumpe, Injektoren usw. Summa sumarum 10.800,-.

Du hast nun wirklich für die Reparatur 10,8kEUR bezahlt? Aber nicht ernsthaft? Oder hätte die so viel gekostet und VW hat sich daran beteiligt?

MfG

Hannes

Beitrag von „samohnitnelav“ vom 29. August 2014 um 22:57

Die haben gesagt das muss alles gemacht werden. was blieb mir da über! Jetzt läuft er wieder. Wie kann ich verhindern, dass so ein Problem wieder auftaucht?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. August 2014 um 23:11

[Zitat von samohtnitnelav](#)

Die haben gesagt das muss alles gemacht werden. was blieb mir da über! Jetzt läuft er wieder. Wie kann ich verhindern, dass so ein Problem wieder auftaucht?

Naja, ich hätte mir mal vorher einen Kostenvoranschlag eingeholt, und bei der Summe hätte ich auch andere (freie) Werkstätten angefragt was sowas kosten kann. Bei VW wird immer gleich alles getauscht, das sogenannte Sorglospaket zu einem überhöhten Preis...

Jetzt hast ja zumindest mal 2 Jahre Garantie, damit hast du mal in der Zeit deine Ruhe. 99,9% der V6 TDI haben dein Problem nicht, daher sollte es hoffentlich nicht mehr auftreten, aber dagegen tun kann man nichts (auch nicht ein Konkurrenzmodell kaufen, die haben auch die gleichen Pumpen verbaut).

MfG

Hannes

Beitrag von „Gen Epi“ vom 25. September 2014 um 01:01

Hallo Zusammen,

nun hat es mich auch erwischt. 3.0 V6 TDI 176kW Bj 2008 EZ04/08 mit 112.000 Km.

Der Touareg wurde in Deutschland bei VW mit 35000Km gekauft und in Frankreich zugelassen. Service/Inspektionen wurden alle in Deutschland bei VW durchgeführt.

Er steht nun in Frankreich in einer VW-Werkstatt.

Gleiches habe ich auch von der Werkstatt per Telefon hören müssen. "Passiert beim Falschtanken. Muss alles ausgebaut und Teile ersetzt werden... für insg. ca 11000 EUR! Falls Anfrage auf Kulanz, wird aber das Fahrzeug genau angeschaut und die Qualität des Kraftstoffes sehr genau geprüft." So bin ich ja auch mal vorgewarnt... und auch offensichtlich das Verfahren von den auch schon richtig eingespielt ist in solchen Fällen.

Der Hammer war aber: "mal sehen was der Wagen überhaupt noch Wert ist, vielleicht lohnt sich die Reparatur gar nicht!"

Ich gehe morgen mal zur Werkstatt und schaue mal was da raus kommt....

MfG

Eric

Beitrag von „Keef“ vom 19. Oktober 2014 um 21:18

Bin seit gestern wohl auch Clubmitglied. 🙏

V6 TDI BJ 2008 - ganz sicher NIEMALS falsch getankt - Samstag abend auf der Autobahn....Motorstörung.

Sonntag meinte der Abschlepper, dass laut Diagnosegerät die Hochdruckpumpe defekt sei.

Aus der 300 bar Leitung käme nix mehr raus.

Er meinte, dass die Pumpe ca 1200 Euro plus Einbau kostet.

Näheres dann morgen....

Nach den Beiträgen hier ist dann wohl erstmal die Späne zu sichern, aber nun steht der Dicke 400km entfernt von daheim bei einer freien Werkstatt.

Wenn es wirklich die Pumpe ist, und Späne die Ursache sind, sollte ich dann den Dicken zum Händler umschleppen lassen oder an Ort und Stelle von einer freien Werkstatt reparieren lassen.

Wenn da wirklich so viel Kram zu machen ist, dann wäre ja im weiteren Verlauf bei Reklamationen und Nachbesserungen immer erstmal eine Fahrt von 400km zu machen.

Rückfahrt usw. ganz zu schweigen.

Würde der Transport von der Pannenstation zu mir nach Hause zur Reparatur dann auch vom ADAC bezahlt ?

400km und eine Landesgrenze (auch noch Schweiz) dazwischen ?

Die Reparatur hier in der Schweiz wäre sicherlich teurer als in D.

Bei 145.000 km denke ich gar nicht an Kulanz...oder könnte da was möglich sein ?

Nach den Berichten hier scheint ja manchmal was zu gehen.

15.000 Euro für ne Reparatur hätte ich gerade kurzfristig nicht verfügbar. 🙏

Hoffe nur, dass die keine Späne finden.....

Beitrag von „Keef“ vom 20. Oktober 2014 um 19:59

Tja Pech gehabt...Späne sind drin.

Also wird der Dicke jetzt Huckepack auf den 40 Tonner geladen und zu mir nach CH gebracht.

Bin schon sehr gespannt, was der Händler sagen wird.

Falls es keine Kulanz gibt, dann kommt er in die Presse,,,,,,,,,eigentlich zu früh, denn 145.000 km ist ja für einen Touareg Diesel noch kein Alter.

Aber ich kann mir so eine teure Reparatur nicht leisten.

Bleibt nur das Hoffen auf Kulanz.

Mist - das hätte ich nicht brauchen können.

Beitrag von „rebell“ vom 20. Oktober 2014 um 23:05

Ich bin nicht betroffen, zumindest hoffe ich ich bleibe es auch. 

Aber ich lese hier schon mit etwas Angst mit.....

Wenn ich das hier so lese, frage ich mich, woher die Späne denn nun kommen mögen??

Im Grunde können sie nur aus der Hochdruckpumpe kommen, direkt davor ist doch der Filter, und über den Rücklauf gelangen sie dann auch in den Tank, und auch wieder vor den Filter.(?)
Richtig??

Was mir eingefallen ist, früher wurde Kraftstofffilter regelmäßig entwässert, um eben Dieselpumpen (wenn auch Uralttechnik) vor eben solchen Schäden zu bewahren.

Kann es sich nicht einfach um Kondenswasser im Diesel handeln????

Hätte zumindest den selben Effekt wie eine Falschbetankung, und wäre relativ schlecht nachzuweisen.

Beitrag von „Keef“ vom 21. Oktober 2014 um 06:55

Also ich denke, dass es nur die Hochdruckpumpe sein kann.

Es ist mir ehrlich gesagt unbegreiflich, dass eine Pumpe durch einen Schaden das ganze Auto zu Schrott machen kann.

Mein Dicker steht noch wirklich gut da. Habe ihn gehegt und gepflegt, aber so eine Reparatur ist einfach unwirtschaftlich.

Ein lächerlicher Filter nach der Pumpe hätte solche Schäden verhindert. Klar müsste der dann mit 300 bar Druck zurechtkommen, aber das wäre doch technisch machbar denke ich.

Mal sehen, was VW sagt.

Nach den Meldungen hier habe ich ja noch ein klein wenig Hoffnung.

Beitrag von „rebell“ vom 25. Oktober 2014 um 21:38

Ich habe gerade etwas in einem anderen Forum gelesen, hier ein Auszug aus den dort veröffentlichten VW-Tech-Tipps:

"

TT DW-02-19

Diesel Vehicles, Fuel Filter Drainage

On TDI engines there is a fuel filter that contains an incorporated fuel and water separator, so whenever you do maintenance on such vehicles, always make sure to refer to the maintenance schedule about the draining periodicity. The total water capacity is very limited and should be drained periodically. This could avoid some injection pump failure and costly replacement."

Gibt es denn nun dir Möglichkeit den Filter zu entwässern, und wenn ja wo denn???

Beitrag von „rebell“ vom 26. Oktober 2014 um 18:20

So, jetzt auch in deutsch gefunden.

In der "Instandhaltung genau genommen" steht genau beschrieben wie man den Filter entwässert. (4.28.1)

Und auch, dass dies alle 30000Km geschehen soll.(Seite 11)

Wäre interessant zu wissen, ob das bei den Späne-geschädigten" denn wohl auch geschehen ist.

Sollte das nicht gemacht worden sein, wäre es eine mögliche Ursache für den Pumpenschaden.....

Beitrag von „Keef“ vom 26. Oktober 2014 um 19:12

Hi !

also ICH habe das ganz sicher nicht gemacht.

Wenn das zu machen ist, dann sollte das im Rahmen der Inspektion geschehen.

Ist das Teil der festen Arbeiten bei Inspektionen ?

CU

Beitrag von „rebell“ vom 26. Oktober 2014 um 19:59

Sollte so sein.

Ist aber natürlich nicht nachweisbar...

Es sei denn, man entwässert und sieht, dass noch viel Wasser noch im Filter steht.

Dann ist es wohl nicht gemacht worden...

Ich war auch mal Schrauber bei VW, ist schon gut 20 Jahre her.

Damals war das auch im Umfang der Inspektionen vorgeschrieben, damals bei jedem Ölwechsellservice.

Wurde aber in der Praxis auch oft "vergessen".

Beitrag von „Keef“ vom 26. Oktober 2014 um 22:54

Hi !

Naja gehen wir mal davon aus, dass das was gemacht werden soll, auch gemacht wird.

Sicher gibt es Läden die mehr vergessen, als andere, aber das ist ja überall so.

Bleibt die Hoffnung auf Kulanz

Beitrag von „Keef“ vom 29. Oktober 2014 um 08:38

Sodele,

nun hat also VW und auch der Generalimporteuer in der Schweiz jede Kulanz abgelehnt.
Man ist wohl der Meinung, dass ein Touareg mit 155.000 km gerne einen solchen Schaden erleiden darf, der zur Verschrottung führt.

Wert des Fahrzeuges laut VW Händler 12.000 Franken (ca. 10.000 Euro) Reparaturkosten 14.500 Fr.

Somit wirtschaftlicher Totalschaden.

Bin begeistert.

Angeboten wurde mir, dass ich beim NEUKAUF eines VW den alten in Zahlung geben dürfe. Man würde mir dann entgegenkommen.

Mal sehr gespannt wie weit.....ehrlich gesagt bin ich von VW masslos enttäuscht.

Ich befürchte nur, dass andere Hersteller (Benz, BMW, Audi) in vergleichbaren Fällen auch nicht anders reagiert hätten.

Trotzdem ist es einfach unglaublich, dass eine Pumpe die Karre schrottet.

Ist für ein klarer Konstruktionsfehler.

Den Kunden damit dann alleine zu lassen ist dann ein vorsätzlicher Akt, der im Handbuch Kundenbindung und Betreuung so auch nicht stehen sollte.

Aber so weiss ich wenigstens was ich VW als Kunde wert bin.

Schade, dass ich damals einen Touareg (8 Monate alt) beim VW Händler gekauft habe.

Schade, dass ich einen neuen Tiguan gekauft habe.

90.000 Euro für VW und NULL Kulanz....einfach schade.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. Oktober 2014 um 11:05

[Zitat von Keef](#)

nun hat also VW und auch der Generalimporteuer in der Schweiz jede Kulanz abgelehnt.

Man ist wohl der Meinung, dass ein Touareg mit 155.000 km gerne einen solchen Schaden erleiden darf, der zur Verschrottung führt.

Wert des Fahrzeuges laut VW Händler 12.000 Franken (ca. 10.000 Euro) Reparaturkosten 14.500 Fr.

Somit wirtschaftlicher Totalschaden.

Ich würde mich mal um Alternativen umsehen, es gibt auch andere Werkstätten die sowas reparieren können, und das um einen Bruchteil von VW. Einen solchen Touareg verschrotten ist einfach schade und sinnlos!

Bei mehr als 150tkm wirst du leider bei jedem Hersteller keine Kulanz mehr bekommen, und wie schon mehrfach geschrieben trifft das auch fast alle Dieselmotoren, da ja alle die Pumpe fast ausschließlich von einem Zulieferer kaufen und verbauen...

MfG

Hannes

Beitrag von „rebell“ vom 29. Oktober 2014 um 12:08

Oh, man, das tut mir Leid!

Aber ich würde den auch nicht verschrotten, da geht bestimmt noch was viel günstiger.

Das meiste wird Arbeitslohn sein, und den Tank zu erneuern halte ich für übertrieben, da, selbst wenn dort vereinzelt noch Späne drin bleiben sollte, der Kraftstofffilter diese ja zurück hält.

Den könnte man ja anschliessend in kürzeren Intervallen wechseln.

Der Rest ist die neue Pumpe und viel reinigen....

Ich bin noch immer der Überzeugung, dass bei denen, die diese Schäden hatten, der Dieselfilter nicht entwässert wurde.

Hilft denjenigen jetzt auch nicht, aber denen, die noch nicht betroffen sind....

Wenn ich in die Werkstatt fahre (was selten geschieht), dann bleibe ich immer dabei, da ich aus Erfahrung weiss, was dort so abgeht.

Wo ich das nicht darf, fahre ich nicht mehr hin....

Selber entwässern geht nicht so einfach, da man ein Spezialwerkzeug und einen Kompressor (Druckluft) benötigt.

Beitrag von „Keef“ vom 29. Oktober 2014 um 13:42

Hi !

Ich bin sicher, dass es Werkstätten gibt, die sowas billiger machen.

Aber wieviel billiger - das ist ja die Frage. Wenn es statt 12.000 Euro dann 10.000 Euro kostet,

ist das immer noch zu viel.

Und wie gut wird es gemacht ?

Streng genommen müsste ja nur ein Metallspan sich blöd verhaken und der Motor ist hin, oder sonstige Probleme treten auf.

Ausserdem kann ich die Kiste ja nimmer fahren.....müsste also einen Transport erst organisieren und dann hoffen, dass der Schrauber wirklich gut und gründlich arbeitet.

Will mir ja auch nicht in den Kopf warum nun der Tank.....also wenn der Schaden an der Hochdruckpumpe entstanden ist, dann sollte halt alles HINTER der Pumpe voller Späne sein.

Aber davor ?

Kennt jemand eine vertrauenswürdige Werkstatt, die sowas machen könnte ?

Bin für jeden Tipp dankbar

Beitrag von „rebell“ vom 29. Oktober 2014 um 13:54

Weil die Späne über den Rücklauf auch in den Tank gelangen können.

Nur der Bereich zwischen Filter und Pumpe dürfte "spanfrei" sein.

Und der Motor an sich nimmt keinen Schaden, sollte wirklich ein Span zurück bleiben.

Dann würde es einen oder mehrere Injektoren treffen.....

Beitrag von „undercover“ vom 29. Oktober 2014 um 14:16

Hi,

mich würde es schon interessieren, wie man selber den Dieselfilter entwässern ggf. tauschen kann.

Super wäre es, wenn das Werkzeug auch genannt (ggf. Bezugsquelle) werden könnte. Druckluft, hat vermutlich eh jeder "Hobby" Schrauber daheim.

Alternativ ist die Frage, was die Aktion solo bei VW kostet, und ob es dann auch gemacht wird?

Unserer hat jetzt 108tkm drauf 🤖

So einen Schaden könnte ich Finanziell nicht stemmen. - Jetzt habe ich echt Angst.

Beitrag von „Keef“ vom 29. Oktober 2014 um 15:25

Zitat von rehell

Weil die Späne über den Rücklauf auch in den Tank gelangen können.
Nur der Bereich zwischen Filter und Pumpe dürfte "spanfrei" sein.
Und der Motor an sich nimmt keinen Schaden, sollte wirklich ein Span zurück bleiben.
Dann würde es einen oder mehrere Injektoren treffen.....

Danke für die Info.....muss jetzt mal blöd fragen:

Was würde passieren, wenn Restspäne verbleiben.

Hängen die alle irgendwann im Kraftstofffilter, oder würden die Probleme verursachen (wieder die Hochdruck-Pumpe schrotten, oder die Kraftstoffpumpe verstopfen) ?

Ich war der Meinung, dass ein einzelner Span dann im Motorraum unweigerlich zum Kolbenfresser führen wird.

Bin halt echt nicht von diesem Fach.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. Oktober 2014 um 15:59

Zitat von Keef

Was würde passieren, wenn Restspäne verbleiben.

Hängen die alle irgendwann im Kraftstofffilter, oder würden die Probleme verursachen (wieder die Hochdruck-Pumpe schrotten, oder die Kraftstoffpumpe verstopfen) ?

Die Späne bleiben im Filter hängen, daher sollte am Anfang der Filter öfters getauscht werden. Sehe das Thema neuer Tank auch als sinnlos an, aber VW geht da auf 200% sicher und tauscht einfach alles, daher auch diese überzogenen Kosten, die über den Restwert des Fahrzeuges liegen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Keef“ vom 29. Oktober 2014 um 16:35

Die wollen ja nicht nur den Tank wechseln, sondern ALLE Teile, die mit Kraftstoff in Berührung kommen.

Also JEDE Leitung soll ausgebaut, gespült und gereinigt werden. Die müssten demnach den Motor KOMPLETT zerlegen und dann wieder zusammenbauen.

Mir erscheint das als fast undurchführbar.

Klar wäre es easy eine neue Hochdruckpumpe einzubauen, dann alle 5000 km den Kraftstofffilter wechseln und mal sehen was passiert.

Wäre auch um einiges billiger 😊

Fragt man sich nur, ob das so eine "Reparatur" dann nicht auch wieder zum Versagen der Kraftstoffpumpe oder der Hochdruckpumpe führen wird.

Die Hochdruckpumpe kostet als Ersatzteil 1500 Euro PLUS Einbau. Also vermutlich 2000 Euro total.

Wenn das Ding dann nach 50km wieder hin ist....was das ein teurer Spass !!

Beitrag von „Hannes H.“ vom 29. Oktober 2014 um 17:31

Wie schon gesagt, ich würde den Tank auspumpen und dann reinigen, die Leitungen nach vorne anständig reinigen, und dann mal den Filter ein paar Mal wechseln (zuerst gleich nach 100km, dann 1000km und nochmals 1000km, dann sollte von daher alles im grünen Bereich sein).

Die Leitungen von der Pumpe zu den Einspritzdüsen und die Hochdruckrail, würde ich mir als Ersatzteil vom Verwerter holen, die Hochdruckpumpe muss gewechselt werden ebenso die Vorförderpumpe (ev. auch eine Gebrauchtpumpe vom Verwerter), die Einspritzdüsen würde ich bei 150tkm auch durch neue ersetzen.

Mit der Art von Reparatur sollte das einigermaßen im Rahmen bleiben, aber dafür brauchst du auch eine Werkstätte, die sowas macht, der Freundliche scheidet da aus!

MfG

Hannes

Beitrag von „rebell“ vom 29. Oktober 2014 um 19:59

So oder so ähnlich würde ich das auch machen.

VW geht davon aus, dass falscher Kraftstoff getankt wurde, daher ersetzen die alles, was damit in Kontakt kommt.

[undercover:](#)

Ich hab mit bei VW alle Unterlagen runtergeladen.

Kostet ein mal 5€, lohnt dich aber!

Das Spezialwerkzeug kann ich dir die Tage nennen, dann bin ich wieder daheim, und kann nachsehen.

Beitrag von „undercover“ vom 29. Oktober 2014 um 20:40

@rebel: Danke!

Hast du die Unterlagen bei ERWIN runtergeladen? Ich kenne das eigentlich nicht. Ist das kompliziert?

Beitrag von „rebell“ vom 29. Oktober 2014 um 21:18

Ja, habe ich.

Da muss man sich etwas durchklicken, und per Kreditkarte 5€ zahlen.

Dafür gibts aber auch jede Menge Schaltpläne, Reparaturanleitungen,, Selbststudienprogramme usw.

Und es gibt auch einen Fgst Nr entschlüsseler, da erfährst du dann die genaue Ausstattung Deines T.

Beitrag von „rebell“ vom 30. Oktober 2014 um 16:58

Also, das Spezialwerkzeug ist das VAS 5226

Anleitung:

Verschlusschraube für Wasserabsaugung herausdrehen.

Schlauch vom Dieselsauger - VAS 5226- (mit geeignetem Adapter) in die Bohrung für Wasserabsaugung stecken

Mit dem Dieselsauger - VAS 5226- etwa 100 ml Diesel absaugen.

Die Verschlusschraube mit 5 Nm festziehen.

Beitrag von „undercover“ vom 30. Oktober 2014 um 20:04

@Rebel: Danke!

der Dieselsauger VAS ... ist scheinbar nicht leicht zu bekommen. Ich muss mal demnächst den Dieselfilter am Auto suchen - Leider bin ich immer mit wenig Zeit bestückt. Ggf. ist da ein Austausch des Filters billiger, als eine Entwässerung Außer man braucht den Sauger auch zum Tausch.

Beitrag von „rebell“ vom 31. Oktober 2014 um 06:24

Tauschen geht auch, klar.

Aber dazu musst du den hinterher entlüften, und das geht nicht ohne Zugang zum Steuergerät mit dem Diagnosetester.....

Beitrag von „undercover“ vom 31. Oktober 2014 um 20:02

Hi,

ich hatte mal an einem Golf IV TDI 110 PS den Filter getauscht. Damals hatte ich den neuen Filter mit einer großen Spritze vor dem Einbau randvoll mit Diesel gefüllt. Reicht das nicht zur Entlüftung?

Ggf. könnte man das auch mit VCDS machen? Wenn ich das richtig mit dem Tester verstanden habe?

Danke für deine Hilfreichen Hinweise !!!!👍

Beitrag von „rebell“ vom 31. Oktober 2014 um 20:07

Ja, mit dem VCDS wird das wohl gehen.

Ich bin gerade dabei, mir diese CarPort Software zuzulegen, damit kann man das u.a. auch machen.

Und die ist erheblich günstiger als das VCDS.

Ich weiss nicht, ob das reicht, den Filter so zu befüllen.

Da würde ich auch kein Risiko eingehen, denn der eingefüllte Diesel wird ja nicht gefiltert sein... Nicht, dass man sich selber einen Schaden zufügt.

Bei meinem Vorgängerwagen habe ich das auch so gemacht, der war aber nicht halb so komplex wie der T....

Beitrag von „undercover“ vom 31. Oktober 2014 um 20:12

Da hast du natürlich Recht. Bin gerade am Überlegen ob man die "Filter Problematik" ggf. mit einem Kaffeefilter und einem frisch gespülten Glas - dann noch eine neu dicke Spritze aus der Apotheke lösen könne.👍

Wobei das VCDS hätte ich wenigstens. Da müsste man nur die Prozedur "rausfinden"

Beitrag von „rebell“ vom 1. November 2014 um 00:24

Die "Prozedur" ist nicht das Problem, steht alles in den Unterlagen aus ERWIN👍

Ich würde da auch nicht experimentieren.

Beitrag von „markus.e“ vom 4. Dezember 2014 um 20:17

Ich habe mir einen 3.0TDI bluemotion (245PS) Jahreswagen 11/2013 gekauft , tritt das Problem bei denen auch noch auf .

Ich dachte immer 3.0 TDI wäre einer der besten Motore .

Beitrag von „macko“ vom 4. Dezember 2014 um 20:33

Hallo Markus,

beim TII 7P ist mir / hier noch kein Fall bekannt.

Gruss

Marco

Beitrag von „rocco“ vom 4. Februar 2015 um 17:11

Mich hat es gestern erwischt. Touareg V6 TDI, EZ 02/2008, 97000 km

Motorkontrollleuchte ging an, Fahrzeug ging in Notlauf und nach kurzer Zeit aus. ADAC schleppte mich zum VW Händler. Mietwagen und Abschleppkosten wurden sofort auf Grund der Mobilitätsgarantie angeboten und Kostenübernahme zugesagt.

Heute die Nachricht. 12.000€ Materialkosten und 2000€ Reparaturkosten. Kulanzantrag bei VW wurde erst mal abgelehnt. Nach erneuter Rücksprache wurden nun 50 % der Materialkosten aus Sonderkulanzgründen zugesagt. Habe vorhin nochmals mit Wolfsburg telefoniert. Man will den Vorgang nochmals mit einem Vorgesetzten besprechen. Ich lasse auf jeden Fall nicht locker. Fahrzeug war bei allen Kundendiensten und immer bei VW. Bei 70000 km wurde der Kraftstofffilter ausgetauscht. Falschbetankung kann ausgeschlossen werden und wird mir auch nicht vorgeworfen. Ich halte Euch auf dem Laufenden.

Beitrag von „Keef“ vom 4. Februar 2015 um 17:32

Na dann viel Glück.

Bei mir gab es kein Pardon. Der Dicke ist mit Schaden an einen Araber verkauft worden.

Meinen Tiguan habe ich daraufhin auch verkauft und jetzt fahre ich einen Hyundai Santa Fe. 🙏

Kein wirklicher Ersatz für einen Touareg, aber gross, Allrad und mit 5 Jahren Garantie.

VW hat mit seiner sturen Haltung einen Kunden weniger. Das macht denen nichts aus.

Iss klar, aber eine Alternative blieb mir da nicht.

In Zukunft eben ohne VW. Fährt auch von A nach B

Beitrag von „rocco“ vom 4. Februar 2015 um 18:33

Ich warte jetzt morgen noch die Antwort ab. Wird mir dann aber nichts anderes übriggebliebene als den Wagen zu reparieren. Im Frühjahr verkaufe ich ihn. Mein Vertrauen ist dahin. Werde jetzt mal suchen was der Markt alles bietet. Der Kia Sorrento kommt ja auch neu.

Beitrag von „naniels“ vom 5. Februar 2015 um 13:29

Ist das ein Problem welches allgemein Auftritt oder ist es Länder abhängig(auf den Kraftstoff bezogen)?

Beitrag von „undercover“ vom 6. Februar 2015 um 20:17

Ich habe mir sagen lassen, man sollte unbedingt den Kraftstofffilter regelmäßig tauschen.

Ich muss mich da jetzt mal demnächst schlau machen, was das kostet und mal durchführen lassen. 110tkm '07

Mir schlottern die Knie! Ich könnte mir keinen Ersatz leisten, wenn unser Wohnwagen Perd die Hufe streckt :-0

Beitrag von „juergenw“ vom 5. Oktober 2015 um 19:00

Guten Tag,
mein Audi A4 2-0 TDI (auch nunmehr im DIESELSKANDAL der VW Gruppe enthalten) hatte bei 74000km den Schaden an der Hochdruckpumpe.
Der BMW H

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 19:46

Zitat von juergenw

mein Audi A4 2-0 TDI (auch nunmehr im DIESELSKANDAL der VW Gruppe enthalten) hatte bei 74000km den Schaden an der Hochdruckpumpe.
Der BMW H

Was willst du uns hier im Touareg-Forum damit sagen? Weder der A4 noch der BMW sind Touaregs und haben auch keinen Motor vom Touareg verbaut...

MfG

Hannes

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 5. Oktober 2015 um 19:53

..Hannes.....Diese Probleme gibt es Konzern weit !

Ist doch wurscht ob ein R4 oder V6 !
All diese Kunden werden vom VAG Konzern wieder zum Affen gemacht !

Sg
Vbc

Beitrag von „juergenw“ vom 5. Oktober 2015 um 19:59

[Zitat von Hannes H.](#)

Was willst du uns hier im Touareg-Forum damit sagen? Weder der A4 noch der BMW sind Touaregs und haben auch keinen Motor vom Touareg verbaut...

MfG

Hannes

...Siehst Hannes das meinte ich mit KLUGSCHEISSERn.....

ist derselbe KONZERN verbaut auch in diversen MARKEN gleiche Motoren usw. Bauteile....daher hier weil es scheinbar ein Fachgruppe ist ...bis auf überflüssige Kommentare eben

DANKE dir daher nicht

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 19:59

[Zitat von vailbeavercreek](#)

..Hannes.....Diese Probleme gibt es Konzern weit !

All diese Kunden werden vom VAG Konzern wieder zum Affen gemacht !

Du scheinst ja ein Experte zu sein... du glaubst sicherlich, dass der gleiche Hochdruckpumpenhersteller an VW nur billige Pumpen liefert und alle guten Pumpen werden an BMW oder Mercedes geliefert? 🤔 Oder was glaubst du, wie funktioniert die Automobilindustrie?

Mfg

Hannes

Beitrag von „juergenw“ vom 5. Oktober 2015 um 20:02

[Zitat von Hannes H.](#)

Du scheinst ja ein Experte zu sein... du glaubst sicherlich, dass der gleiche Hochdruckpumpenhersteller an VW nur billige Pumpen liefert und alle guten Pumpen werden an BMW oder Mercedes geliefert? 🤖 Oder was glaubst du, wie funktioniert die Automobilindustrie?

Mfg

Hannes

...scheinbar hast du keine Ahnung und profilierst dich hier über andere herzuziehen als konstruktive Hilfe zu geben... bravo

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 20:04

[Zitat von juergenw](#)

...Siehst Hannes das meinte ich mit KLUGSCHEISSERn.....
ist derselbe KONZERn verbaut auch in diversen MARKen gleiche Motoren usw.
Bauteile....daher hier weil es scheinbar ein Fachgruppe ist ...bis auf überflüssige
Kommentare eben

DANKE dir daher nicht

Musst ja auch nicht. Aber dir sollte eben klar sein, dass heute sehr sehr viele Teile von Zulieferern entwickelt und produziert werden, und alle diese Teile wirst bei den verschiedensten Marken finden.

Zum Abgasskandal: Warten wir mal ab, was da noch rauskommt. Die Konkurrenz verhält sich bis jetzt auffällig ruhig. Vor allem da ja die hauptsächlich betroffenen Teile von Conti und Bosch stammen, die werden ebenso an alle anderen OEMs geliefert...

MfG

Hannes

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 20:05

[Zitat von juergenw](#)

...scheinbar hast du keine Ahnung und profilierst dich hier über andere herzuziehen als konstruktive Hilfe zu geben... bravo

Wer hat denn hier Hilfe verlangt?

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 5. Oktober 2015 um 20:10

Hannes,

Ich hab mehr VW Motoren zerlegt wie du je gesehen hast !

Das Problem ist ganz einfach: Eine Serie der Pumpen weist Fertigungsmängel auf !! Pasta VW braucht nur den Mangel beheben und nicht der Kunde dafür gerade stehen zu lassen...das Thema falsche Betankung kommt immer vom Service Berater !!

Ist der gleiche Scheiss wie mit den Steuerketten....

Irgenwann kauf ich dir nochmal eine VW Sonnenbrille !

Sg

Beitrag von „juergenw“ vom 5. Oktober 2015 um 20:17

[Zitat von Hannes H.](#)

Wer hat denn hier Hilfe verlangt?

...ICH !

bezeichnest du deine banale Antwort mit der Zulieferindustrie als hilfreich....ich nicht...somit hättest es dir sparen können.

Jederzeit fachliche Hilfe erbeten.

Danke

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 20:19

[Zitat von vailbeavercreek](#)

Das Problem ist ganz einfach: Eine Serie der Pumpen weist Fertigungsmängel auf !!
Pasta
VW braucht nur den Mangel beheben und nicht der Kunde dafür gerade stehen zu lassen...das Thema falsche Betankung kommt immer vom Service Berater !!
Ist der gleiche Scheiss wie mit den Steuerketten....
Irgenwann kauf ich dir nochmal eine VW Sonnenbrille !

Das mit dem Mängeln ist ja richtig, aber wirf mal die Suche in anderen Foren an, gleiches Thema gibt es bei BMW, Opel, Mercedes.... VW baut mal keine Pumpen, und das war immer schon so...

Ja, die Steuerketten machen vor allem bei den kleinen TSI-Motoren Probleme, aber gibt es bei anderen OEMs ebenso.

Schuld daran ist eigentlich hauptsächlich die Daumenschraube mit der die OEMs die Zulieferer immer mehr drücken und dann geht der Kreislauf weiter bis zum letzten Unter-Unter-Lieferanten. Das ist teilweise noch immer ein Erbe von Lopez... 🌐

MfG

Hannes

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. Oktober 2015 um 20:26

[Zitat von juergenw](#)

...ICH !

Jederzeit fachliche Hilfe erbeten.

Danke

Aha, na das konnte man aus deinem Ersttext nicht rauslesen...

Na, freut mich dein Essay. Wenn ich das durchlese, dann dürfte meine Pumpe davon nie betroffen sein: Mein Touareg hat da eine Vorförderpumpe, die dafür sorgt, dass der Kraftstoff blasenfrei an der HD-Pumpe ankommt, dazu ein Dieselfilter den man entwässern kann. Also danke für deine Hilfe!

Beitrag von „rebell“ vom 5. Oktober 2015 um 21:05

Richtig Hannes, und den Filters sollte man dann auch entwässern lassen.
Entweder hat mal eine verlässliche Werkstatt, die das beim Service auch immer mitmacht, oder man bleibt halt dabei stehen...
Zumal es noch immer Werkstätten gibt, die die Suppe aus dem alten Filter in den neuen kippen.
Kleiner Fehler, kapitaler Schaden.
Selber entwässern ist eher schwierig, da Spezialwerkzeug nötig ist.

Beitrag von „cufstein71“ vom 9. September 2016 um 21:45

Hallo dies liegt an der Baureihe der HDP. Was ich damit meine ist dass das Baujahr des Autos keine Rolle spielt kommt auf die Pumpe an die verbaut wurde bei dir gab es in einem gewissen Zeitraum Probleme mit den Lagern