

Touareg 2.5 TDI R5 - Motorschaden mit 110.000 km

Beitrag von „azarel“ vom 26. September 2013 um 10:10

Liebe Touaregfreunde,

so - bei uns ist es nun - erst oder endlich(?) - auch soweit.

Unser 2004er Touareg 2.5 TDI R5 zeigt nun auch die serienmäßig eingebauten(?) Auflösungserscheinungen an der Zylinderbuchse.

Wir haben das Fahrzeug nun fast auf den Tag genau für 4 Jahre und über 50.000km - durchaus mitunter mehr als standesgemäß - im Einsatz.

Das Fahrzeug wurde immer gut behandelt vor allem stets mit dem richtigen Öl in ausreichender Menge befüllt.

Dennoch machte sich vor etwa 6 Wochen der Motorschaden mit einem leichtem Klopfen auf sich aufmerksam, das aber im Laufgeräusch des bekanntermaßen unzivilisierten Fünfzylinders fast unterging. Mein Verdacht auf einen Schaden am Motor bestätigte ein Blick mit VAG-Com in den Messwerteblock des Motor.

Der erste Zylinder zeigte erhöhte Einspritzwerte für den 1.Zylinder.

Das Klopfgeräusch wurde Woche für Woche lauter, so dass wir uns dann entschlossen einen Blick in den Brennraum zu werfen.

Mit dem Endoskop ließ sich feststellen, dass am oberen Rand des ersten Zylinders bereits größere Stücke der Laufbuchse förmlich weggebröckelt waren.

Eine Reparatur wäre grundsätzlich zwar möglich, ein Teilmotor liegt aber bereits bei 4T€, der Rumpfmotor bei rund 7T€, jeweils zzgl. Weiss-Gott-Was.

Soweit die Geschichte für alle die Ihren R5 in letzter Zeit irgendwie lauter finden ... oder bin ich gar der Letzte, der noch einen R5 mit dem ersten Block hatte?

Von unseren bisherigen Fahrzeugen von VW waren wir es gewöhnt, dass der Motor die wenigsten oder keine Probleme machte, selbst wenn die Fahrzeuge altersbedingt drumherum schon deutliche Auflösungserscheinungen zeigten. Immerhin - muss man ja sagen - 110.000km auf einem R5 sind für einen Dieselmotor dennoch mehr als eine Schande.

Nachdem wir den ersten Ärger überwunden hatten entschieden wir uns - angesichts des Alters und der Unwägbarkeiten - gegen eine Reparatur.

U.a. auch, da wir für den Touareg bei einem Aufkäufer noch einen durchaus akzeptablen Preis erzielen konnten.

Die übrig gebliebenen Kleinteile (Dachträger, Wischer, Kofferraummatte und was sich sonst noch findet) stelle ich nächstens in die Bucht.

Falls sich hier im Forum jemand für die TF-Kalender der Jahre 2011, 2012, 2013 und 2014 interessiert ...

Die ersten drei hängen hier nebeneinander an der Wand und ich bin mir noch nicht schlüssig, ob ich sie weiter hängen lassen soll.

Zumindest umblättern werde ich sie nicht mehr.

Das Nachfolgefahzeug wird wohl ein nagelneues Kompakt-SUV werden und damit eine Nummer kleiner als der Touareg ausfallen.

Voraussichtlich sparen wir dadurch in den nächsten 6 Jahren ca. 5-6T€ für Diesel, Steuer, Versicherung und Wartung.

Dadurch bekommt die Wirtschaftlichkeitsberechnung des ungeplanten Fahrzeugwechsels sogar ein positives Vorzeichen.

Etwas traurig schließen wir das Kapitel Touareg.

Wir waren mit dem Fahrzeug in jeder Lage immer mehr als zufrieden und wollten das Fahrzeug eigentlich noch für mindestens 6 weitere Jahre nutzen.

Mit dem Abschied von unserem Touareg verabschiede mich auch - fürs Erste (never say never) - aus diesem Forum und bedanke mich vielmals für die vielen Hinweise und Erfahrungen die ich hier in den letzten vier Jahren immer wieder finden konnte. Zuletzt noch meinen besonderen Dank und Respekt an einen Forumsteilnehmer nach Viernheim für sein vorbildliches Engagement.

Mit vielen Grüßen und den besten Wünschen,

Martin

Beitrag von „Hannes H.“ vom 26. September 2013 um 12:57

[Zitat von azarel](#)

Unser 2004er Touareg 2.5 TDI R5 zeigt nun auch die serienmäßig eingebauten(?) Auflösungserscheinungen an der Zylinderbuchse.

Wir haben das Fahrzeug nun fast auf den Tag genau für 4 Jahre und über 50.000km - durchaus mitunter mehr als standesgemäß - im Einsatz.

Das Fahrzeug wurde immer gut behandelt vor allem stets mit dem richtigen Öl in ausreichender Menge befüllt.

Dieser Schaden ist beim 5-Zylinder leider keine Ausnahme, mein Beileid. In den meisten Fällen ist aber auch das falsche Öl schuld, nach meiner Erfahrung wissen die meisten VW-Werkstätten

nicht, dass man beim alten 5-Zylinder kein Öl nach 507er Norm einfüllen darf, und schütten das dann aber trotzdem rein, da sie meist nur mehr dieses Öl haben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Gorilla“ vom 26. September 2013 um 20:06

Zitat von Hannes H.

Dieser Schaden ist beim 5-Zylinder leider keine Ausnahme, mein Beileid. In den meisten Fällen ist aber auch das falsche Öl schuld, nach meiner Erfahrung wissen die meisten VW-Werkstätten nicht, dass man beim alten 5-Zylinder kein Öl nach 507er Norm einfüllen darf, und schütten das dann aber trotzdem rein, da sie meist nur mehr dieses Öl haben.

MfG

Hannes

Hallo, hätte ich kein Account bei den t-f.de hätte VW in meinen T auch das falsche Öl reingemacht....leider waren es 3!! VW Werkstätten die das gleiche gesagt haben: Waaaas!?? Der bekommt das normale 5w 30 sonst nix.... Ah ja danke fürs Gespräch... Leider war nur der Bosch Service die einzige Werkstatt die gleich gesagt hat 0w 30 für den Dicken....deswegen hatte ich nur bei Bosch meine Inspektionen... Ist schon traurig so etwas finde ich.... An den Themenstarter: Wieso kein gebrauchter T II!?!? So teuer sind die auch nicht mehr...

Beitrag von „Darragh“ vom 26. September 2013 um 20:43

Hallo ihr beiden

... das habt ihr sicherlich übersehen ... 🙄

Zitat von azarel

[...] Das Fahrzeug wurde immer gut behandelt vor allem **stets mit dem richtigen Öl** in ausreichender Menge befüllt. [...]