

W12 Sport >Motortemperatur schwankt! Normal?

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 26. Dezember 2013 um 17:04

Hallo,

bei unserem W12 Sport Edition fällt mir auf, das er schlecht warm wird!

Nach dem Losfahren steigt die Temperatur schnell an, jedoch kommt erst kalte Luft aus der Klima.

nach längerem fahren hat er heute 90 grad gehalten.

Gestern waren wir ca. 100 km auf Landstrassen unterwegs, dort hat er kaum 80 grad erreicht. Die Temperatur schwankte ständig, wurde aber nie heisser als 90 Grad.

Die Öltemperatur ist auch dementsprechend niedrig nur 70 grad.

Das stört mich am meissten, da das Öl immer Temperatur haben muss.

Kein Eintrag im Fehlerspeicher. Ich vermute das Thermostat ist defekt.

Hat jemand schon mal soetwas gehabt bei einem w12?

Ig basti

Beitrag von „Touareg W12“ vom 26. Dezember 2013 um 17:30

Hallo Basti

Habe mit meinem W12 Sport Bj 2005 in den letzten 15 Monaten rund 20'000 km zurückgelegt.

Bei mir dauert es rund 15 Minuten, bis eine Motoröl-Temperatur von 90 Grad erreicht ist. Bei normaler Fahrt werden die 90 Grad aber problemlos gehalten. Kann im Winter auch mal auf 80 Grad zurückgehen, wenn es eine längere Strecke nur abwärts geht, wo man rollen lassen kann.

Im Sommer, wenn es heiss wird, können es aber auch mal 100 Grad werden, wenn's bergauf geht auch 110 Grad.

Viele Grüsse aus der Schweiz

Markus

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 26. Dezember 2013 um 18:33

Hallo,

und wie sieht es bei dir mit der Kühlwassertemperatur aus?

Die müsste eig. auch immer konstant bei 90 grad bleiben.

Bei meinem V6 TDI ist es ja auch ganz normal wie bei jedem Touareg.

Ich denke das dass Thermostat eine Prblem hat.

Wenn die Kühlmitteltemperatur immer niedrig gehalten wird, beleibt auch das Motoröl kühler.

Da das Motoröl ja über einen Plattenwärmetauscher vom Kühlwasser gekühlt wird.

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 26. Dezember 2013 um 18:50

Hi Sebastian,

Ich würde sagen entweder Thermostat oder aber noch wahrscheinlicher Kühlmitteltemperatursensor. Wenn der falsche Werte liefert, schaltet das Thermostat wie es will oder garnicht! Damit könnte beim Start schon der große Kühlkreislauf offen sein und es dauert ewig bis er bei dem Großen Motor warm wird. Selbiges Problem hatte ich mal an meinem 2,8er VR6.

LG

Manu

Beitrag von „Touareg W12“ vom 26. Dezember 2013 um 19:01

Hallo Basti

Ja, Kühlwassertemperatur liegt bei konstant 90 Grad.

Gruss

Markus

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 27. Februar 2014 um 22:36

Hallo,

heute hat der W12 von mir erstmal seine Kur bekommen. Da ich beim „Freundlichen“ arbeite habe ich den GU Auftrag selber ausgeführt.

- neues Verteilergetriebe ca. 2500€
- neues Thermostatgehäuse ca. 260€ (Unter den Saugrohrteilen)
- Neue Zusatzkühlmittelpumpe ca. 200€ (oftmals die Ursache, wenn die Standheizung nicht funktioniert, und kein Ereignisspeichereintrag vorhanden ist)
- Kessy Knopf beifahrerseite def. also kompletter Türgriff neu 180€ ohne Lack

zzgl. Arbeitslohn, dank Gebrauchtwagengarantie alles umsonst.

Die Bilder Zeigen den VTG wechsel und das neue und alte Thermostat. Im VTG waren Spähne nach 70 000 km!

Ist halt nur ein VW...

[Foto 11.jpg](#)[Foto 12.jpg](#)[Foto 13.jpg](#)[Foto 14.jpg](#)

Beitrag von „hengning“ vom 28. Februar 2014 um 12:35

[Zitat von Sebastian W.](#)

Hallo,

zzgl. Arbeitslohn, dank Gebrauchtwagengarantie alles umsonst.

Was ist das denn für eine Garantie, die E-Teile bei der Laufleistung zu 100% zahlt?

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 7. März 2014 um 20:20

[Zitat von hengning](#)

Was ist das denn für eine Garantie, die E-Teile bei der Laufleistung zu 100% zahlt?

Hallo,

naja 80% Material und 100% Lohn. (Verteilergetriebe und Thermostat)

Den Kessy Türgriff und die Zusatzkühlmittelpumpe V55 für Standheizung, hat der Verkäufer 100% übernommen.

Insgesamt 700€ gezahlt und erst 2000 km gefahren.

Davon abgesehen hat der W12 schon zwei Lenkgetriebe und z.B. das Automatikgetriebe neu bekommen.

Bei einem Auto dieser Preisklasse jenseits der 100 000€ sollte vor 200 000 km eigentlich außer normale Inspektionen nichts anfallen.

Der Touareg ist wirklich ein absolutes Sorgenkind.....

Meinen V6 TDI verkaufe ich gerade, ich habe von VW die Nase voll.

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 9. Dezember 2014 um 21:03

Hallo,

nun ist es wieder soweit, es wird kalt draussen. Und schon wieder Probleme👍👍👍

Nachdem mich der W12 über den Sommer mit einer rostigen Heckklappe, einem von VW falsch eingestelltem Fahrwerk (Niveau, Spur, Sturz, Nachlauf) und defekten Hubzylindern beschäftigte.

Ist nun wieder das Thema Motortemperatur aktuell.

Egal ob auf der Bahn mit 180 km/h, sportlich in der Stadt oder auf der Landstrasse cruisen, er schafft es kaum über 80°C Wasser und 70°C Öltemp. Meistens nur 70°C Wassertemp.

Das Thermostat habe ich ja schon anfang des Jahres getauscht. Heute waren beide Temp. Geber dran (60€).

Der Zusatzwasserkühler wird nicht warm, also muss dessen Thermostat i.O. sein.

Keine Fehler im MSG! Keine Luft im System! Warmer Innenraum!

Komischweise läuft die Zusatzheizung nach dem Kaltstart an, ungewöhnlich für einen Benziner.

Hat jemand eine Idee was ich villt. übersehen habe oder einen Vorschlag was die ursache sein kann!?

PS: Die Steuerkette RASSELT dank LongLife Service jetzt auch schon nach gerade einmal 83000 km!!!

LG Basti

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 15. Dezember 2014 um 22:11

Hallo liebe Gemeinde,

heute habe ich das Thermostat gewechselt. Und wie erwartet sah es genau so aus wie das defekte davor. Diesmal hatte sich sogar der untere Dichtring mit gelöst und sich zwischen Gehäuse und den Themostatkolben verkantet.

(Leider habe ich kein Bild, ging gleich in die GU Abteilung)

Also das übliche alle Saugrohrteile ab und die Kraftstoffverteiler runter. Dann ist man schon am Reglergehäuse.

Viel interessanter war jedoch wie sieht den wohl das Motoröl nach einer 180km gefahrenen Liqui Moly Öl-Spülung aus...

Das Öl (5W30) war 16000km und ein Jahr im Motor. Das Ergebniss der Spülung, erschreckend!

- Ölfilter zerknüllt und voll mit Verkokungen, - krustige Ablagerungen im Ölfilterdeckel, - sehr schwarzes Motoröl

Die Bilder sprechen für sich:


[1.jpg](#)[4.jpg](#)[2.jpg](#)[3.jpg](#)

Anschließend neuen Mahle Filter und gutes Fuchs 10W40 KEIN 5W30. Nicht aus Preisgründen sondern das 10W40 ist einfach besser, der Motor verkockt nicht so schnell und nach 15tkM kommt es eh raus.

Leichtlaufeigenschaften des Motoröls sind bei einem Motor dieser Kategorie auch ehr nebensächlich zu betrachten. +-0,5L Verbrauch

Das Kettenrasseln ist auch verschwunden. Und nach 5tkM wechsele ich das Öl noch einmal vorsorglich um alle Reste raus zu bekommen.

Natürlich sind die Öle der Differentialgetriebe und des VTGs auch neu gekommen. ATF nur kontrolliert, da das Getriebe vor 20tkM erneuert wurde.

Und gerade wieder alles TipTop, da fallen mir beim warm laufen zwei undichte Flexrohre auf  nächste Baustelle....

Beitrag von „eXtremeTK“ vom 18. Dezember 2014 um 18:54

Moin Sebastian!

Ist es das Fuchs Titan Öl? Ich schwanke gerade noch (für meinen 4.2 V8) zwischen dem Fuchs Titan 5W30 oder Addinol 5W40!

Laut Addinol ist das 5W40 gerade bei starker Belastung (z.B. Anhänger ziehen) dem 30er Öl gut überlegen.

Allerdings verstehe ich nicht so ganz, warum du auf das 10W gewechselt hast? Im Kaltlauf ist es ja schon dicker!

Beste Grüße

Tobias

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 19. Dezember 2014 um 00:31

[Zitat von eXtremeTK](#)

Moin Sebastian!

Ist es das Fuchs Titan Öl? Ich schwanke gerade noch (für meinen 4.2 V8) zwischen dem Fuchs Titan 5W30 oder Addinol 5W40!

Laut Addinol ist das 5W40 gerade bei starker Belastung (z.B. Anhänger ziehen) dem 30er Öl gut überlegen.

Allerdings verstehe ich nicht so ganz, warum du auf das 10W gewechselt hast? Im Kaltlauf ist es ja schon dicker!

Beste Grüße

Tobias

Hallo Tobias,

ich fahre selber deinen Motor in meinem A8 und Du kennst sicher das Problem mit den ratternden NW-Verstellern beim Kaltstart und beim Lastwechsel aus dem Standgas.

Auch in meinem A8 habe ich auf 10W40 umgeölt, es verkockt nicht so stark bei hohen Temperaturen. Das 10W40 ist im gegensatz zum 5W30 unter hohen Temperaturen wesentlich schiefester.

Meiner Meinung nach gibt es diese niedrigviskosen Öle nur um durch enorme Leichtlaufeigenschaften den Kraftstoffverbrauch zu senken. Sicher ist die Durchölung nach dem

Kaltstart etwas langsamer aber dafür ist der Druck höher.

Das wirst du bei den NW-Verstellern merken (hören).

Ich habe Fuchs Titan Syn MC SAE 10W40 gekauft. Wenn du mal [hier](#) schaust wirst du sehen das Fuchs das 5W30 garnicht für unsere Motoren empfiehlt, sondern 10W40.

505 00 und 500 00 treffen sowohl für den 4,2 V8 5V wie für den W12 6,0 4V unter **fest Intervall** zu.

PS. habe letztens bei einem V8 die Vertseller gewechselt und die waren eindeutig durch die Verkokungen fest gegangen. Die Siebe wurden einfach weg gedrückt.

Ig basti

Beitrag von „eXtremeTK“ vom 19. Dezember 2014 um 07:13

Das klingt ja äußerst interessant, was du dort schreibst!

Ich bin bis jetzt von 502 oder 504 (bin mir gerade nicht sicher) als Ölfreigabe ausgegangen. Das Öl + Filter wird bei mir alle 10-15t km gewechselt, jenachdem, wie Stark der Motor belastet wurde.

Da mein Motor eh klackert (oder irgendein Nebenaggregat), kann ich das mit den Nockenwellenverstellern aktuell nicht nachvollziehen.

Kann man die Verkokung im Motor denn gut mit der Spülung von Liqui Moly raus bekommen, oder ist im Bereich der Hydros, Nockenwelle und den Nockenwellenverstellern eventuell die Verkokung so stark, dass sich diese nicht löst?

Wie aufwendig war das Wechseln der Nockenwellenversteller? Dafür muss man von oben den Motor öffnen, oder muss dieser komplett ausgebaut werden?

Was für Siebe sind das, die du da angesprochen hast?

Beste Grüße

Tobias

Beitrag von „Sebastian W.“ vom 19. Dezember 2014 um 12:39

„Kann man die Verkokung im Motor denn gut mit der Spülung von Liqui Moly raus bekommen, oder ist im Bereich der Hydros, Nockenwelle und den Nockenwellenverstellern eventuell die Verkokung so stark, dass sich diese nicht löst?``

> Ich habe die Liqui Moly Öl Schalmm Spülung genommen. Mit dieser fährt man ca. 200km. Davon halte ich mehr als von der die man einfach vor dem Ölwechsel rein kippt und 15min laufen lässt.

Die Öl Schalmmspülung ist nicht ganz so konzentriert und schadet dem Motor nicht im Teillastbereich. Jedoch sollte man Vollastfahrten vermeiden.

In der Tat ist es so das im Kettengehäuse und unterm Ventildeckel mit die meisten verunreinigungen sind, da das Öl dort nur wenig hin kommt und dort ab spült.

Hydros und NW werden ja unter druck umspült / versorgt da ist der Reinigungseffekt groß. Eigentlich müssten die NW Versteller auch ständig im Ölwechsel liegen da sie ja über Öldruck verstellt werden und dieser

muss ja im ständigen Wechsel abgebaut und aufgebaut werden. Eben durch entlüften und beladen mit Öldruck.

„Wie aufwendig war das Wechseln der Nockenwellenversteller? Dafür muss man von oben den Motor öffnen, oder muss dieser komplett ausgebaut werden?``

> Mann muss den Zahnriemen, die Ventildeckel und die Nockenwellen raus nehmen. Das ist viel Arbeit und auert lange (beide Bänke).

Beim Touareg, denke ich, ist so viel Platz das man weder den Motor aus, noch die Front abbauen muss.

Alleine Material kannst du 1500€ rechnen. Du kannst sie auch einfach kalppern lassen aber nicht das die Kettenspannung irgendwann so gering ist das sie über springt.

;;Was für Siebe sind das, die du da angesprochen hast?``

> Der NWV ist auf den Zylinderkopf auf geschraubt und wird über einen Ölkanal wecher aus diesem kommt mit Drucköl versorgt.

Auf der Unterseite des NWV ist an der Eintrittsseite ein kleines feines Sieb, es soll verhindern dass feste Bestandteile in den NWV gelanden, und das Magnetventil mit seinen kleinen Bohrungen

eventuell verstopft. Dann kann das Ventil keine Verstellung mehr auslösen. Siehe dazu [hier](#). (Beispiel an einem W12 bei dem sich das Sieb auch schon gelöst hat.)

Eine Motorspülung kann natürlich genau diese Verkrustungen lösen, und diese könnten dann Ölkanäle blockieren. Diese Gefahr ist nie ausgeschlossen.

Da die Spülung die Verkrustungen löst und in Schwebelösung hält und nicht zersetzt.

Wenn Dir eine Spülung nicht zu sagt kannst du auch das Öl zweimal hintereinander wechseln. Natürlich plus Filter. Das kann auch reinigende Wirkung haben.

Jedoch nicht sofort hintereinander weil die Schmutz lösenden Additive im Öl nur sehr schwach vorhanden sind.

Was auf jeden Fall aufschlussreich ist, ist die Ölwanne mal ab zu schrauben (nach der Spülung) und sich das Ölsieb vom Ansaugstutzen der Ölpumpe anschauen.

Da sind meistens auch Stücke drin. Wenn dann Teile in der Wanne liegen, sind die NWV defekt. Diese Teile sehen dann so aus: touareg-freunde.de/attachment/43089/ und da kommen sie her: touareg-freunde.de/attachment/43090/ (Gehäuse des NWV)

Beitrag von „coala“ vom 19. Dezember 2014 um 15:08

Servus,

bezogen auf den vorherigen Beitrag ein paar Tipps, wie man den "Vorredner" richtig zitiert, damit das übersichtlich bleibt und die betreffenden Textpassagen sofort für alle Betrachter als Zitat erkennbar sind: [KLICK](#)

Grüße
Robert