

Ratlos.....

Beitrag von „Bemada“ vom 30. September 2014 um 18:56

Liebe Foren-Teilnehmer,

ich bin ziemlich ratlos....

Wir möchten an unseren Touareg V6 TDI, EZ Sept.10 eine Anhängerkupplung nachrüsten lassen. Ein Kfz-Betrieb hatte mir den Einbau incl. Kupplung für 1.000,-- € angeboten. Die VW Werkstatt verlangt hierfür stolze 2.500,-- € (damit auch alles ordnungsgemäß durchgeführt wird z.B. Elektronik) Ist das realistisch ? Ein Selbsteinbau ist leider nicht möglich. Das Fahrzeug muss tatsächlich einiges ziehen (mehrmals wöchentlich) und Sicherheit steht für mich an erster Stelle. Ist der Einbau eines "größeren" Luftfilters dann wirklich erforderlich (lt. VW Werkstatt) oder nur "Geldmacherei" ?.

Ich wäre für hilfreiche Antworten echt dankbar.

Liebe Grüße

Bemada

Beitrag von „Hannes H.“ vom 30. September 2014 um 19:06

[Zitat von Bemada](#)

. Das Fahrzeug muss tatsächlich einiges ziehen (mehrmals wöchentlich) und Sicherheit steht für mich an erster Stelle. Ist der Einbau eines "größeren" Luftfilters dann wirklich erforderlich (lt. VW Werkstatt) oder nur "Geldmacherei" ?.

Ich wäre für hilfreiche Antworten echt dankbar.

Wusste gar nicht, dass man bei einer AHK einen größeren Luftfilter braucht... sonderbar, bist du sicher, dass die einen anderen Luftfilter verbauen wollen?

Schau mal auf Kupplung.de, da gibt es auch die Westfalia-Kupplung mit dem E-Satz, der ist identisch mit der von VW verbauten AHK. Oder haben die dir eine elektrische Kupplung angeboten?

Wenn du auf die reine Zugleistung gehst, dann hat man bei VW nichts besseres als eine andere Fachwerkstätte, daher ist die genauso sicher wie die bei VW verbaute.

mfG

Hannes

Beitrag von „Bemada“ vom 30. September 2014 um 19:42

Danke Hannes für deine schnelle Antwort,

habe im Eifer das falsche Wort benutzt.

Die VW Werkstatt erklärte, es müsse dann ein größerer, oder stärkerer "**Lüfter**" eingebaut werden, der dann den Motor kühlt, wenn große Lasten gezogen werden.

Für mich nicht nachvollziehbar, da doch der Touareg sowieso schon eine hohe Anhängelast hat. Ich versteh´s nicht.

Liebe Grüße

Bemada

Beitrag von „coala“ vom 30. September 2014 um 19:51

[Zitat von Bemada](#)

[...] Die VW Werkstatt erklärte, es müsse dann ein größerer, oder stärkerer "**Lüfter**" eingebaut werden, der dann den Motor kühlt, wenn große Lasten gezogen werden. [...]

Servus,

es handelt sich um eine zusätzliche, elektrisch betriebene Kühlmittelpumpe, über die werkseitig mit AHK ausgerüstete Fahrzeuge verfügen. Diese läuft bei Bedarf nach Abstellen des Motors noch eine Weile nach, um örtliche Überhitzungen im Bereich des Zylinderkopfs zu verhindern.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 30. September 2014 um 21:06

Stellt sich mal die Frage welche Anhängelast ist dir denn wichtig? Habt ihr wirklich vor die max. Last von 3,5t oft auszunützen, oder ist es ein mittelscherer Anhänger mit 2t, den merkt da Toaureg ja gar nicht...

Aus meiner Sicht sollte man, wenn man unter Last fährt den Wagen sowieso etwas nachlaufen lassen, gerade für das Getriebe ist das nicht ganz unwichtig (bzw. wenn möglich die letzten km nur mehr unter Teillast fahren). Wenn man das ein wenig im Auge behält, dann kann man sich diese Nachrüstung ersparen.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 30. September 2014 um 21:21

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Aus meiner Sicht sollte man, wenn man unter Last fährt den Wagen sowieso etwas nachlaufen lassen, gerade für das Getriebe ist das nicht ganz unwichtig (bzw. wenn möglich die letzten km nur mehr unter Teillast fahren). Wenn man das ein wenig im Auge behält, dann kann man sich diese Nachrüstung ersparen. [...]

Servus,

interessante These mit dem Getriebe 🙄 Schon mal dran gedacht, dass es (längst und auch beim Touareg) so was wie eine Wandlerüberbrückungskupplung gibt und zu 99,x Prozent in diesem Modus (auf der Straße und bei warm gelaufenem Motor) gefahren wird? Da ist es wenig relevant, wie hoch das übertragene Drehmoment/die Zahnflankenbelastung in Bezug auf die Temperaturentwicklung ist. Das spielt eine eher untergeordnete Rolle - ganz im Gegensatz zu den thermischen Prozessen im Motor. Und deshalb verbaut Volkswagen auch eine Zusatzkühlmittelpumpe für den Kühlkreislauf des Motors - und nicht für das Automatikgetriebe.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 30. September 2014 um 21:27

[Zitat von coala](#)

interessante These mit dem Getriebe 🙄 Schon mal dran gedacht, dass es (längst und auch beim Touareg) so was wie eine Wandlerüberbrückungskupplung gibt und zu 99,x Prozent in diesem Modus (auf der Straße und bei warm gelaufenem Motor) gefahren wird?

Ja, das ist mir durchaus klar, allerdings ist gerade beim Rangieren mit einem schweren Hänger das ganze nicht ohne. Vor allem beim T2, wenn dort kein Low Range mehr verfügbar ist (zumindest in der Standardversion ohne Terrain Tech Paket).

Ebenso gilt das für meine österreichischen Berge, wo man bei Bergstraßen immer bei Kehren die Fuhre abbremsen muss und dann wieder rausbeschleunigt.

Kommt halt immer drauf an, was man vor hat, aber wenn man ein langes Getriebeleben haben möchte, dann sollte man aus meiner Sicht diese Punkte mitbeachten. Ist natürlich klar, wenn man auf der Autobahn mit 80-100 fährt, dann trifft das alles nicht wirklich zu.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 30. September 2014 um 21:42

Hannes, das ist natürlich völlig korrekt, aber die physikalischen Gegebenheiten sind im Bereich des Motors halt anders gelagert, bezüglich lokaler thermischer Unterschiede und daraus resultierender Materialspannungen. Im Getriebe treten einerseits bei weitem geringere Temperaturen auf, diese erheblich gleichmäßiger verteilt und andererseits warnt dich hier zusätzlich noch ein Lämpchen im Kombi-Instrument vor einer zu hohen Temperatur des ATF. Dieses Problem tritt aber hauptsächlich im forcierten Offroad-Einsatz zu Tage, wenn an größeren Steigungen oder in schwerem Boden wiederholte Anfahrversuche gemacht werden. Das läuft dann alles überwiegend über den hydraulischen Wandler, der entsprechende Verlustleistungen und damit Wärme generiert und betrifft Fahrzeuge ohne (oder ohne eingeschaltete) Getriebereduktion/"Terrain-Tech" Paket.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. Oktober 2014 um 07:09

[Zitat von coala](#)

aber die physikalischen Gegebenheiten sind im Bereich des Motors halt anders gelagert, bezüglich lokaler thermischer Unterschiede und daraus resultierender Materialspannungen.

Ja, das ist mir klar, daher sollte man generell auch dort die letzten km nicht mehr mit Vollast fahren um den Motor und vor allem den Turbo entsprechend runterzubringen (auch die Öltemperatur sollte da beachtet werden) bzw. wenn es nicht anders geht eben ein wenig nachlaufen zu lassen. Ich würde daher bei Nachrüstung der AHK die Zusatzpumpe nicht einbauen, es sollte auch ohne gehen.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 1. Oktober 2014 um 08:21

[Zitat von Hannes H.](#)

[...] Ich würde daher bei Nachrüstung der AHK die Zusatzpumpe nicht einbauen, es sollte auch ohne gehen. [...]

Servus,

dass es "auch ohne gehen sollte" kann durchaus sein, vielleicht läuft der Motor auch mit Öl geringerer Spezifikation oder einem Liter zu wenig Kühlflüssigkeit. Ebenso könnte man Bremsflüssigkeit vom Typ DOT 3 einfüllen - wenn man nur immer möglichst wenig bremst und darauf achtet, dass es der Bremsanlage nur ja nicht zu warm wird. Vielleicht kämen der V6 TDI und die größeren Maschinen sogar auch mit der Bremsanlage des R5 TDI aus - man darf halt dann nicht mehr so "rasen" und am besten lässt man das alles nach jeder stärkeren Bremsung ein paar Minuten im Leerlauf abkühlen...

Deine Einschätzung in allen Ehren, aber hast du schon mal darüber nachgedacht, warum VW die Pumpe für den Kühlmittelnachlauf überhaupt einbaut, wo doch in der Produktion eines Fahrzeugs ansonsten auch gnadenlos auf jeden Cent geachtet wird und die Zulieferer bis aufs

Blut in den Preisen gedrückt werden?

Ich wäre mit solchen Tipps a la "das passt schon auch ohne (das ganzen unnütze Zeug) vom Hersteller" eher zurückhaltend. Mag sein, dass der User nur einen kleinen Anhänger zieht und immer schön auf (sehr umweltfreundlichen) Motornachlauf achtet. Aber was ist denn, wenn er das Fahrzeug verkauft. An einen Käufer mit einem schweren Wohnwagen...? Oder das Auto auch nur mal an einen Bekannten verleiht, der damit einen schweren Hänger zieht?

Ganz so trivial würde ich das nicht betrachten. Die Ingenieure von VW werden sich schon was dabei gedacht haben und der Händler, der die Nachrüstung dieser Pumpe empfiehlt, handelt halt schlichtweg (und korrekterweise) nach der entsprechenden Einbauanweisung.

Bei so etwas heißt es: Auf eigenes Risiko und darauf sollte man auch hinweisen, auch wenn sicher einige Fahrzeuge ohne die Pumpe und mit Nachrüst-AHK unterwegs sind 😊 Verhält sich dann ähnlich wie beim Chiptuning. Kann lange gut gehen - je nach Nutzungsgewohnheiten und Glück - das sind dann die "höchst zufriedenen Kunden", die jeglichen Nachteil solcher Maßnahmen von sich weisen, aber es gibt halt auch andere (die wir hier im Forum auch schon hatten...) und die sind weniger euphorisch und glücklich, wenn dann die Reparaturrechnung über ein paar Tausender auf dem Tisch liegt.

Hat alles zwei Seiten, das Ganze...

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. Oktober 2014 um 09:00

[Zitat von coala](#)

Deine Einschätzung in allen Ehren, aber hast du schon mal darüber nachgedacht, warum VW die Pumpe für den Kühlmittelnachlauf überhaupt einbaut, wo doch in der Produktion eines Fahrzeugs ansonsten auch gnadenlos auf jeden Cent geachtet wird und die Zulieferer bis aufs Blut in den Preisen gedrückt werden?

Nachdem ich selbst bei einem großen Automobilzulieferer arbeite, kenne ich solche Themen nur zu gut, ganz umsonst ist die Pumpe natürlich nicht, aber du hast recht, das sollte jeder selbst einschätzen, ob er die nachrüstet oder nicht. Ich würde die in meinem Fall nicht nachrüsten, und es gibt Möglichkeiten, die ich unten beschrieben habe, die einen ähnlichen Effekt erzielen wie die Pumpe.

MfG

Hannes