

# AGR-Ventil defekt

## Beitrag von „Nocki“ vom 1. September 2015 um 19:35

Hallo zusammen,

ich habe meinen Touareg seit 4 Tagen!!!

Bj. 5/2011, ca. 63.000 gelaufen, V6 TDI mit 176 kW, Farbe: schwarz, Leder: dunkelbraun und nahezu Vollausstattung. Nach dem Umstieg von BMW E61 hatte ich mich tierisch auf dieses Gefährt gefreut, weil es sich sehr angenehm fahren lässt.

Dann am Wochenende, nach gerade mal 100 km Fahrt ging die gelbe Kontrollleuchte "Motorsteuerung" an. Ich bin dann nicht mehr viel gefahren und habe ihn gestern direkt zum VW-Händler gebracht, wo ich es auch gekauft hatte.

Diagnose heute: AGR-Ventil defekt. Wird zum Glück auf Kulanz von VW getauscht, hätte sonst wohl ca. 1.500,- Euro gekostet.

Ist das eine der Macken des TII, wie sind eure Erfahrungen?

Danke für eure Antworten.

---

## Beitrag von „Goka“ vom 1. September 2015 um 20:38

Hallo Nocki,

mein V6 TDI 150kW ist von 04 /2011 und hat die Fehlermeldung nach 2 Jahren (minus 2 Tage) und 48TKm gehabt. Man hat auf Garantie gewechselt (und eine Softwareänderung eingespielt, hat man gesagt).

Jetzt bei 148TKm und zwei Jahre später das zweite Mal die Fehlermeldung. Habe das Ventil jetzt selbst gereinigt. Geht ganz gut, ist gut zugänglich, jedoch sitzt es sehr "festgebacken" durch den Ruß. Innen war alles schön trocken. Das AGR System sollte an sich gut halten. Ich will das Ventil jetzt jedes Jahr einmal reinigen.

Auf Dauer wird sich jedoch auch der Ansaugbereich durch die Vermischung des Russes mit dem Motoröl in der Ansaugluft zusetzen. Dazu gibt es schon Beiträge, Thema Drosselklappe, Drallklappen ... . da muss man dann auch mal "begehen" und sauber machen :).

Aber ansonsten gutes Auto ... alles richtig gemacht !

Gruß Volker

---

### **Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. September 2015 um 07:20**

#### [Zitat von Nocki](#)

Diagnose heute: AGR-Ventil defekt.

Ist das eine der Macken des TII, wie sind eure Erfahrungen?

Das ist eine Macke von so gut wie allen Kurzstrecken-Diesel-Fahrzeugen, egal welcher Marke. Denke das trifft auch hier zu, da der ja nur 63tkm in 4 Jahren gefahren wurde.

MfG

Hannes

---

### **Beitrag von „curio“ vom 2. September 2015 um 17:25**

#### [Zitat von Goka](#)

Hallo Nocki,

mein V6 TDI 150kW ist von 04 /2011 und hat die Fehlermeldung nach 2 Jahren (minus 2 Tage) und 48TKm gehabt. Man hat auf Garantie gewechselt (und eine Softwareänderung eingespielt, hat man gesagt).

Jetzt bei 148TKm und zwei Jahre später das zweite Mal die Fehlermeldung. Habe das Ventil jetzt selbst gereinigt. Geht ganz gut, ist gut zugänglich, jedoch sitzt es sehr "festgebacken" durch den Ruß. Innen war alles schön trocken. Das AGR System sollte an sich gut halten. Ich will das Ventil jetzt jedes Jahr einmal reinigen.

Auf Dauer wird sich jedoch auch der Ansaugbereich durch die Vermischung des Russes mit dem Motoröl in der Ansaugluft zusetzen. Dazu gibt es schon Beiträge, Thema Drosselklappe, Drallklappen ... . da muss man dann auch mal "beigehen" und sauber machen :).

Aber ansonsten gutes Auto ... alles richtig gemacht !

Gruß Volker

Alles anzeigen

Hat meiner jetzt auch, EZ 8/10, ca 104000km. Habe mich immer redlich um reichliche Durchlüftung bemüht 😊 Wo sitzt das genau und wie / mit was reinigt man das denn? ...meine restlichen sind Benziner und aufgrund Ihres Alters ehr unkompliziert zu schrauben.

Besten Dank im voraus

Achim

---

### **Beitrag von „Nocki“ vom 3. September 2015 um 07:54**

Danke euch für die Antworten.

[Goka](#)

Wo genau sitzt das Ventil und wie läuft die Reinigung ab? Gibt es hierzu eine Beschreibung, oder ein Youtube-Filmchen?

Ich weiß ja, dass Dieselfahrzeuge anfällig sind bei Kurzstrecken. Genau das wird bei mir auch der Fall sein. Ich fahre täglich ca. 6-8 km (je nach gewählter Strecke) bis zur Arbeit. Da wird die 3 Liter Maschine bestenfalls lauwarm.

Ich wollte aber auch keinen Benziner haben, da die Diesel-Charakteristik mir schon Spaß macht.

Was kann man denn tun, um die Sache etwas zu entschärfen? Könnt ihr z. B. das Zumischen von Zweitaktöl in den Diesel empfehlen? Ich darüber schon einiges gelesen, auch hier im Forum. Die Meinungen darüber gehen weit auseinander.

---

### **Beitrag von „markustoe“ vom 3. September 2015 um 14:41**

wenn du unbedingt eine neue Hochdruckpumpe willst, dann mach das... 😊

---

## Beitrag von „Goka“ vom 4. September 2015 um 20:48

Hallo Nocki,

das AGR Ventil sitzt neben dem Motorölfilter, anbei PDF mit Foto. Es gibt auch Anleitungen bei Youtube, ich hatte eine von einem Audipiloten gefunden. Bei ebay kann man das Ventil ab ca. 98€ / meist 130€ Fabrikat Pierburg kaufen, da sieht man dann auch wie es aussieht.

Hab es so gemacht: 1) Den Kunststoffdeckel abgeschraubt. Da sitzt der elektrische Anschluss und der Sensor zur Rückmeldung der Stellung. Steckverbinder muss nicht ab, kann man nach hinten legen.

2) Jetzt kommt man an die drei Schrauben besser ran, die das Ventil in dem AGR Kühler festhalten.

3) Als die Schrauben ab waren saß das Ventil immer noch fest. Das liegt an dem großen Durchmesser des Sitzes und des engen Spaltes der voller Russ praktisch festgebacken ist.

4) Das Lösen des Ventiles (ohne es kaputt zu machen) erfordert schon viel Gefühl und Geduld!! Man darf nur da schlagen wo es das auch "verträgt" und man darf nur da hebeln wo es geht und beides wo es Sinn macht. Geschlagen habe ich tangential am Gehäuse des Elektromotors, ein par Mal in die eine Richtung ... ein paar Mal in die andere. Hebeln kann man mit geeigneten Maulschlüsseln im Bereich der Schraubenlöcher. Es hat bestimmt 40 Minuten gedauert bis nach keiner Regung über etwas Regung man das Dingen mit den Fingern raus bekommt. Im Innern liegen dann vom Lösen ein paar Russbrösel, die habe ich mit dem Staubsauger entfernt.

5) Das Ventil muss nur an dem Schaft des bewegten eigentlichen Ventil im Innern gereinigt werden und an der Passung rundherum damit es wieder reingeht und beim nächsten mal auch wieder raus. Käufliche Sprays helfen nicht, hatte ich probiert, die spülen nur den losen Russ runter, da kann man auch pusten und eine Zahnbürste nehmen. Den (arbeitenden) Ventilschaft habe ich mit einer kleinen Glasfaserbürste (bekommt man bei Lackreparatursets) und die Rückseite wo man schlecht rankommt mit sehr feinem Schmirgel (300) gereinigt. Man muss natürlich den Ventilelektromotor von Hand am Exzenter auf maximale Öffnung drehen um den Schaft über den gesamten Weg (den er machen kann) zu reinigen.

6) Dann einfach wieder einbauen. Ich werde das jetzt jedes Jahr machen in der Hoffnung das das Lösen des Ventils einfacher ist.

Ich fahre übrigens 85% Langstrecke. Bei wenig Gas wird viel Abgas zurückgeführt, auch bei z.B. 130km/h. Bei hoher Last schließt sich das Ventil.

Gruß Volker

---

## Beitrag von „curio“ vom 7. September 2015 um 09:13

Hallo Volker,

Dank für die detaillierte Beschreibung. Meins hat sich nochmal spontan selbst repariert. Schau mal den Schlauch mit der Faserarmierung am oberen Bildende nach, Bei mir ist die Armierung an der Rückseite längs eingerissen, sieht auf dem Foto auch so aus. scheint aber an der Dichtigkeit und Funktion des Schlauches nichts zu machen....

Da sich der Fehler scheinbar automatisch selber löscht, würde ich das Teil nur bei Bedarf reinigen, das wäre dann bei mir so alle 100.000km.Wechselhaftes Vollastfahren scheint aber hilfreich zu sein, da wird der verschmutzungsgefährdete Teil vom Ventilschaft durch die Bewegung vermutlich ein bisschen besser sauhergehalten:)

Einen schönen Tag wünscht

Achim

---

## Beitrag von „Nocki“ vom 7. September 2015 um 09:56

Danke für eure Antworten.

Wie gesagt, habe ich nichts für die Reparatur bezahlt. Das ging auf Kulanz. Beim nächsten mal (hoffentlich nicht so schnell) werde ich es mir euren Anleitungen selbst versuchen. Dann darf es ja nicht mehr so viel kosten. 😊