

# Mehrere Detailfragen zum Touareg V10 Motor

Beitrag von „Motocross“ vom 21. August 2016 um 10:48

Hallo,

in meinem Vorstellungspost hatte ich schon geschrieben, dass ich hier in Australien einen Touareg V10 kaufen möchte. Das Wochenende habe ich damit verbracht, hier im Forum unzählige Beiträge, insbesondere zum V10 zu lesen. Dennoch sind ein paar Detailfragen übriggeblieben, die ich hier gerne stellen möchte.

1. Aus Deutschland ist mir noch bekannt, dass sich beim T5 und Touareg mit dem 2.5L Pumpe - Düse Motor teilweise die Beschichtungen der Zylinder gelöst und sich bei manchen Motoren die Pumpe - Düse Elemente in den Kopf eingearbeitet haben. Sind derartige Probleme beim V10 immer noch bekannt oder häufiger aufgetreten?

2. Hier in Australien habe ich als KFZ - Meister in einer auf deutsche Fahrzeuge spezialisierten Werkstatt gearbeitet. Innerhalb eines Jahres haben wir (6 Mechaniker) an sicherlich über 30 Touareg und Q7 (ALLE mit dem 3.0L V6 Diesel) den hinteren Simmerring der Kurbelwelle (Getriebeseite) wegen extremem Ölverlust erneuert. Das kann aber auch an minderwertigem Öl liegen, welches hier verwendet wird. Gibt es ähnliche Erfahrungen mit dem V10? Motor und Getriebe ablassen und wieder einbauen, Fahrwerkseinstellung usw kann ich selber alleine machen, würde aber trotzdem gerne darauf verzichten, wenn möglich 😊

3. Es gab meines Wissens die Rückrufaktion 90D7, wo unter anderem die Turbolader gewechselt wurden. Von wann bis wann lief diese Rückrufaktion? Und vor allem, welche Baujahre des V10 waren betroffen? Wurden an ALLEN Touareg V10, die vor der Rückrufaktion gebaut wurden, die Turbos gewechselt?

4. Kurz und knapp: Der "normale" V10 hat ein AISIN Getriebe, der R50 ein ZF Getriebe. Richtig?

5. Beim AISIN Getriebe sollen manche Getriebe Probleme mit den Gangwechseln gehabt haben, worauf ein neuer Valve Body (Schaltschieberkasten) eingebaut wurde. War dieser Punkt Teil der

Rückrufaktion 90D7?

6. Rußpartikelfilter: Bis wann wurde der Touareg ohne Partikelfilter ausgeliefert (Ende 2006)? Hat jeder R50 einen DPF? Oder andersherum, welche Motorkennbuchstaben haben keinen DPF?

7. Meines Wissens nach gibt es den V10 mit dem Motorkennbuchstaben AYH, BKW, BLE und BWF. Was sind die Unterschiede im Detail?

Wenn jemand etwas über einen oder mehrere Punkte sagen könnte, würde ich mich sehr freuen.

Vielen Dank!  
Henry

---

### **Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 21. August 2016 um 13:19**

Hallo,

in meinem Vorstellungspost hatte ich schon geschrieben, dass ich hier in Australien einen Touareg V10 kaufen möchte. Das Wochenende habe ich damit verbracht, hier im Forum unzählige Beiträge, insbesondere zum V10 zu lesen. Dennoch sind ein paar Detailfragen übriggeblieben, die ich hier gerne stellen möchte.

1. Aus Deutschland ist mir noch bekannt, dass sich beim T5 und Touareg mit dem 2.5L Pumpe - Düse Motor teilweise die Beschichtungen der Zylinder gelöst und sich bei manchen Motoren die Pumpe - Düse Elemente in den Kopf eingearbeitet haben. Sind derartige Probleme beim V10 immer noch bekannt oder häufiger aufgetreten?

Ja, an sich schon nur prozentual in keiner größeren Anzahl wie bei den V6 TDI zb. Kolben durchbrennen / Einspritzdüsen nachtropfen oder die CR Pumpe zum Spannen neigt !  
Nockenwellen / Hydros wären interessanter, wobei der AYH fast immer mit dem falschen Öl läuft ( 507.01 anstatt 506.01 ) wobei das 507.01 der Euro 4 Motoren ( = LL3 ) für die NW / Hydros nicht unbedingt das bessere ist - da weniger stark legiert !

PDE welches sich in die Setzung eingearbeitet haben findet man beim V10 durch das insgesamt niedrigere Drehzahlniveau eher weniger oft vor !

2. Hier in Australien habe ich als KFZ - Meister in einer auf deutsche Fahrzeuge spezialisierten Werkstatt gearbeitet. Innerhalb eines Jahres haben wir (6 Mechaniker) an sicherlich über 30 Touareg und Q7 (ALLE mit dem 3.0L V6 Diesel) den hinteren Simmerring der Kurbelwelle (Getriebeseite) wegen extremem Ölverlust erneuert. Das kann aber auch an minderwertigem Öl liegen, welches hier verwendet wird. Gibt es ähnliche Erfahrungen mit dem V10? Motor und Getriebe ablassen und wieder einbauen, Fahrwerkseinstellung usw kann ich selber alleine machen, würde aber trotzdem gerne darauf verzichten, wenn möglich 😊

Detto ! Öltemperatur dürfte in Australien insgesamt höher liegen, durch die Bindung an ein insgesamt dünnes Öl ( 0W30 oder 5W30 ) könnte sich dies negativ auswirken !  
Geflutete Getriebeglocken wird es in Australien öfters geben - welche zudem mit Sand versetzt worden sind !

3. Es gab meines Wissens die Rückrufaktion 90D7, wo unter anderem die Turbolader gewechselt wurden. Von wann bis wann lief diese Rückrufaktion? Und vor allem, welche Baujahre des V10 waren betroffen? Wurden an ALLEN Touareg V10, die vor der Rückrufaktion gebaut wurden, die Turbos gewechselt?

Primär bei AYH Motoren bis etwa Ende 2006 - somit auch tw. noch bei BLE Motoren ( unbestätigt ! )

4. Kurz und knapp: Der "normale" V10 hat ein AISIN Getriebe, der R50 ein ZF Getriebe. Richtig?

Nein, beides Aisin, die meisten alten V10 also ohne DPF heben deutlich mehr PS wie angegeben - eher Richtung 340 und etwa 800 Nm wenn die Peripherie passt !

Phaeton hat ein ATM von ZF !

Der V10 war auf 400 !! PS und  $\approx$  1000 Nm ausgelegt ! - In der Anfangsphase wurden Getriebe von der Glocke gerissen !

Das Problem sind Eigner und "Tester" die 10 mal hintereinander das Getriebe sekundenlang "aufpumpen" und dann einen Kavaliertstart hinlegen !

5. Beim AISIN Getriebe sollen manche Getriebe Probleme mit den Gangwechseln gehabt haben, worauf ein neuer Valve Body (Schaltschieberkasten) eingebaut wurde. War dieser Punkt Teil der Rückrufaktion 90D7?

Nein - Ölwechsel alle etwa 120 Tkm und normaler Umgang ergeben insgesamt ein recht Problemloses Leben ! - Kabelbaum kann schon mal nach innen ölen!

6. Rußpartikelfilter: Bis wann wurde der Touareg ohne Partikelfilter ausgeliefert (Ende 2006)?  
Hat jeder R50 einen DPF? Oder andersherum, welche Motorkennbuchstaben haben keinen DPF?  
AYH ist ohne DPF - Rest und R50 mit DPF

7. Meines Wissens nach gibt es den V10 mit dem Motorkennbuchstaben AYH, BKW, BLE und BWF. Was sind die Unterschiede im Detail?

MKB: AXX - EURO 3 ( ohne DPF ) MKB: BXX EURO 4 - mit DPF

Irgendein V10 Motor ist dabei für die Amerikaner und TIER 3/4 osä.

MKB: CBWA ist der R50 Motor !

Wenn jemand etwas über einen oder mehrere Punkte sagen könnte, würde ich mich sehr freuen.

Vielen Dank!

Henry

SG,

VBC

---

## Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 21. August 2016 um 13:54

### [Zitat von vailbeavercreek](#)

4. Kurz und knapp: Der "normale" V10 hat ein AISIN Getriebe, der R50 ein ZF Getriebe.  
Richtig?

Nein, beides Aisin, die meisten alten V10 also ohne DPF heben deutlich mehr PS wie angegeben - eher Richtung 340 und etwa 800 Nm wenn die Peripherie passt !

Phaeton hat ein ATM von ZF !

Der V10 war auf 400 !! PS und  $\approx$  1000 Nm ausgelegt ! - In der Anfangsphase wurden Getriebe von der Glocke gerissen !

Das Problem sind Eigner und "Tester" die 10 mal hintereinander das Getriebe sekundenlang "aufpumpen" und dann einen Kavaliertart hinlegen !

Nachtrag:

Der Schieberkasten ist ein Ersatzteil wie jedes andere auch. Wenn eines der zig Magnetventile kaputt ist benötigt man halt einen kompletten neuen !  
Wenn beim ATM die Lamellenkupplungen verbrannt sind wird halt ein neuer Schieberkasten nicht unbedingt Abhilfe schaffen können !