

# Kupplungsproblem

## Beitrag von „rheinlaender“ vom 1. Januar 2017 um 13:47

Hallo zusammen, ich habe mir einen V6 Schalter mit 75.000km aus 1.Hand gekauft. Das Fahrzeug erweist sich als Groschengrab. Als ich Ihn bekam war eine Inspektion f

---

## Beitrag von „juma“ vom 1. Januar 2017 um 14:02

Servus und willkommen!

Bitte nochmals verfassen, da nicht vollständig angekommen...🙄

---

## Beitrag von „rheinlaender“ vom 1. Januar 2017 um 15:09

Hallo, da der Text leider nicht korrekt übernommen wurde, das ganze nochmal.

Also ich habe mir einen Touareg V6 Schalter mit 75.000km zugelegt. 11/07er Fahrzeug aus 1.Hand mit lückenlosem Scheckheft und km-Nachweis ( alle TÜV und Wekstattbelege ... )

Als ich ihn bekommen habe, war eine Inspektion fällig. Kein Problem, Fahrzeug zu VW gebracht und einen Service machen lassen. Ergebnis Lenkung undicht und Zuheizler defekt. Die Lenkung wurde lt. Historie schon einmal bei 29.000km ersetzt! Nun also wieder bei 75.300km.

Zuheizer auch repariert und dann zur Standheizung aufgerüstet.

Nun habe ich aber noch folgendes Problem. Wenn ich so bei 1500 U/min fahre und beschleunige, geht bei ca. 2000 - 2500 U/min. der Drehzahlmesser um ca 200 U/min hoch und wieder runter. Dies macht er aber nicht immer. Geht in etwa immer nach ca. 40-50 km los.

Es kommt mir auch so vor als zieht er bis 2500 voll durch und ab 2500 U/min. zäh.

Bei VW ist nichts bekannt. Nun hoffe ich, dass jemand dieses Problem kennt, da ich morgen früh einen Termin bei VW zum Kupplungswechsel hab. Wäre echt ärgerlich, wenn es nicht daran liegt.

Als im Ernst. Qualität sieht bei mir anders aus !!!!

Hatte vorher einen Landcruiser 100 und der lief 350.000km ohne Probleme

---

## Beitrag von „fischerman“ vom 1. Januar 2017 um 15:40

Hallo Rheinländer,

suche einfach nach Ruckeln bei Beschleunigung unter Last. Vielleicht ist es ja auch dein Problem.

MFGSven

---

## Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. Januar 2017 um 18:00

Welchen Motor hast du nun? Ist es ein V6-Benziner oder der V6 TDI?

Wenn die Drehzahl wirklich so springt, dann hört sich das schon nach einer defekten Kupplung an. Ist der Vorgänger viel mit einem schweren Anhänger gefahren?

MfG

Hannes

---

## Beitrag von „coala“ vom 2. Januar 2017 um 09:57

[Zitat von rheinlaender](#)

[...] Zuheizter auch repariert und dann zur Standheizung aufgerüstet [...]

[Zitat von Hannes H.](#)

Welchen Motor hast du nun? Ist es ein V6-Benziner oder der V6 TDI? [...]

Servus,

da nur die Diesel einen Zuheizter haben... 😊

[rheinlaender](#): Die Angabe der Motorisierung ist hier schon relevant, da das (durchaus bei VW bekannte) Kupplungsproblem eben aufgrund des höheren Motor-Drehmoments speziell beim V6 TDI auftritt. Und mehr dazu - samt der Lösung - findest du hier: [KLICK](#)

Grüße  
Robert

---

### **Beitrag von „Thomas Gerigk“ vom 2. Januar 2017 um 10:37**

Hallo,

mal eine blöde Frage, es gibt Menschen die lassen den linken Fuß auf dem Üedal ruhen was auch dazu führen kann das die Kupplung rutschen kann je nach Druck. Fühle Dich jetzt nicht verarscht, ich habe mal so eine Fall gehabt bei einem Kunden.

Dann als nächstes, passiert das in Jedem Gang oder nur in der Großen Übersetzung?

Ein Kupplungsrupfen kommt meist nur beim Anfahren in Frage, nicht das der Motor das Ruckeln verursacht.

Bei der Laufleistung dürfte die Kupplung noch nicht auf sein außer der Vorbesitzer hatte ein steifes Bein.

Ich weis jetzt nicht ob der Dicke ein Hydraulisches Zentralausrücklager hat, wenn ja kann es sein das es undicht ist und die Flüssigkeit auf dem Belag verteilt ist, dann muss das Getriebe eh raus und einmal alles gewechselt werden. Eigentlich zu bemerken an Flüssigkeitsverlust

Gruss Thomas Gerigk

---

### **Beitrag von „rheinlaender“ vom 4. Januar 2017 um 16:43**

Hallo zusammen,

erst einmal vielen Dank für eure Antworten. Also ich habe einen V6 TDI ohne Anhängerkupplung. Ich hatte auch den Fuß nicht auf der Kupplung 😊

Ich habe ihn heute zurück bekommen. Zweimassenschwungrad defekt (Axialspiel von 2-3cm) und Kupplung defekt. Ist wohl das alt bekannte Problem. Die kupplung war nicht verschlissen sondern verbrannt (durch das rutschen).

Kupplungskit neu (mit geänderter Druckplatte) Schwungrad neu und ein Sensor am Getriebe hat durch den Sensor Getriebeöl in den Stecker gedrückt (gleich mit gewechselt).

Jetzt fährt er wieder, bin gespannt was als nächstes kommt ??? 😞

---

## Beitrag von „juma“ vom 4. Januar 2017 um 17:03

Servus,

### Zitat von rheinlaender

[...]Zweimassenschwungrad defekt (Axialspiel von 2-3cm) und Kupplung defekt. Ist wohl das alt bekannte Problem. Die kupplung war nicht verschlissen sondern verbrannt (durch das rutschen).

Kupplungskit neu (mit geänderter Druckplatte) Schwungrad neu und ein Sensor am Getriebe hat durch den Sensor Getriebeöl in den Stecker gedrückt (gleich mit gewechselt).[...]

kannst du mal die Kostenaufschlüsselung einstellen, wenn du die Rechnung hast? Dann hat man mal einen Richtwert... 😊

---

## Beitrag von „rheinlaender“ vom 4. Januar 2017 um 17:46

Also die Übung hat 2.500€ gekostet

970€ Lohn

800€ Schwungrad

470€ Kupplung

65€ Ausrücklager

65€ Sensor

130€ Kleinteile wie Schrauben, Nadellager u.s.w

---

## Beitrag von „schosch“ vom 26. Juni 2017 um 00:38

Hüstel (zur Kostenaufstellung) ...

Habe gerade für meinen R5 Teile recherchiert, die günstigsten Angebote -original LUK!: Schwungrad rd 300,-€, Kupplungssatz incl. Ausrücklager usw. rd. 200,- €

Da mach ich mir dann doch, schon wegen der Materialpreise, wirklich lieber selbst die Pfoten schmutzig, oder delegiere das Ganze an eine gute freie Werkstatt, deren Stundensatz halbwegs deutlich unter hundert Euronen liegt und wo angelieferte Teile akzeptiert werden.