

Auf zu neuen Ufern...Touareg?

Beitrag von „SuperBurschi“ vom 13. Januar 2020 um 10:34

Hallo!

Eigentlich fahre ich seit 15 Jahren zufrieden Daimler und schaue mich derzeit eigentlich nach einem ML als Nachfolger für meinen 124er Kombi um...der fährt zwar gut, ist aber mittlerweile zu pflegeintensiv.

Bin bei diversen Blicken über den Tellerrand hinaus auch neugierig geworden auf den Touareg 7L ab 2008 Facelift. Für gleiches Geld einfach neuer und/oder weniger Kilometer als ein vergleichbarer ML280 oder 320CDI.

Was ich im Grunde suche: Einen SUV mit 3liter-Diesel bis 10K euro (ggf. etwas mehr, wenn wirklich alles passt) und möglichst viel Auto bei vertretbarem Wartungsaufwand und Ausfallrisiko von teuren Teilen. Bisher habe ich an meinen Autos nahezu alles selbst geschraubt und würde das auch weiter so handhaben wollen - nur nicht mehr so oft, wie bislang. Bin nun 46 und habe einfach keine Lust mehr, regelmäßig unterm Auto zu liegen und nach Rost oder schwächelnden Teilen zu schauen. Gefahren werden soll mein Nächster noch 6-7 Jahre, bei rund 18000km p.A. Fahrverbote sind hier an der Küste zum Glück kein wirkliches Thema. Zur Not habe ich noch nen Benziner im Petto, der in zwei Jahren zum H-Kennzeichen ansteht.

Habe mich hier und woanders auch schon etwas zum T1 eingelesen, es sind aber immer noch Fragezeichen übrig...

-So habe ich noch nichts Richtiges über die Haltbarkeit/den Wartungsaufwand des Automatikgetriebes gelesen...wie oft muss da Öl gewechselt werden? Hat es eine Einfüllöffnung von oben und ne Ablassschraube am Wandler, oder muss dann aufwändig von unten gespült werden?

-wie dankbar ist das Getriebe nach 150000-190000km, wenn regelmäßig Pferdeanhänger oder Wohnwagen gezogen wurden?

-Machen Untersetzung und Differentialsperren irgendwann Probleme? Sind die Öle dort einfach zu wechseln?

-Das Luftfahrwerk - bei 150tkm immer noch nett, oder wirds ein Fass ohne Boden? Was kosten brauchbare Ersatzteile?

-Entwickelt die Elektrik/Can-Bus im Alter ein Eigenleben, oder ists im Facelift weitestgehend ausgereift?

-Wie ist die Qualität des Innenraums? Wir hatten/haben auf der Arbeit T4/T5/Passat...da rubbeln die Schalter und Verkleidungsteile schneller runter, als man gucken kann. Sind die beim Premiumprodukt Touareg besser verarbeitet, oder kommt alles aus derselben Teilekiste?

-wie haltbar sind der Turbolader/Verteilergetriebe/Achsantriebe und ist qualitativ brauchbarer Ersatz auf dem freien Teilemarkt verfügbar?

-worauf muss man bei einer Probefahrt besonders achten? Kann man den Differenzdruck des Partikelfilters irgendwo auslesen, bzw. gibt der ne sich wiederholende Meldung ab, wenn fast voll?

-wie haltbar sind die Injektoren? Sind die regelmäßig festgebacken, wie bei Daimler? Oder gut zugänglich und selbst wechselbar?

-wie Schrauberfreundlich ist alles, was sich im Motorraum befindet? Auto-Bild verspricht da nix Gutes...die behaupten, für fast Alles müsste der Motor raus (BTW: geht der nach oben oder nach unten raus?)

-was hat das Sondermodell North Sails auf sich? Empfehlenswert - oder Resterampe zum Modellauslauf mit Schnickschnack, den kein Mensch braucht?

-Hält die Vollverzinkung, was sie verspricht - oder muss man auf typische roststellen achten (der Ex-A3 8l meiner Freundin hatte z.B. wiederholt an den Türkanten oder der Dachhaut damit zu kämpfen...)

-und nicht ganz unwichtig: Kann man mit irgendwelchen Tricks bei Besichtigungen mit Bordmitteln mal in den Fehlerspeicher blicken, bzw. meldet er sofort und dauerhaft im Cockpit, wenn etwas nicht in Ordnung ist (Glühkerzen, Sensoren etc....)? VCDS o.ä. habe ich nicht. Zwar nen Android-Handy und einen VGate-OBd-Bluetooth-Adapter - aber leider keine Erfahrung, ob und welche Apps da mit dem T1 harmonieren.

So, erstmal viele Fragen für ne Neuvorstellung...ich würde mich aber sehr über Euer geballtes Wissen freuen und ntürlich auch auf die Antworten der Fragen, die mir jetzt nicht eingefallen sind... 😊

Beste Grüße

Beitrag von „Hannes H.“ vom 13. Januar 2020 um 11:58

Ich fahre schon seit 8 Jahren einen T1 in der North Sails Ausstattung, und kann dir das Modell nur empfehlen.

Wichtig aus meiner Sicht ist, dass du bereits zum überarbeiteten V6 TDI greifst (erkennbar daran, dass der 240PS hat), und sonst würde ich nur drauf schauen wie er gewartet wurde. Eine Historie wäre dazu wichtig, was alles getauscht wurde und dass du keinen Wagen mit Reparaturstau kaufst.

Ich würde aber ein VCDS empfehlen, oder zumindest einen Ankaufstest machen lassen, dann bist du auf der sicheren Seite.

MfG

Hannes

Beitrag von „Franks“ vom 14. Januar 2020 um 14:09

mein Touareg ist Baujahr 2005 und ich habe ihn damals neu gekauft. Es ist ein V8 mit Luftfederung. Für sein Alter ist die Laufleistung gering, hab grad am Wochenende die 99,000km überschritten.

Die Soft-Lack Oberflächen (Schalter und Blende des Navi- Systems) sind nicht besser als in anderen VW Fahrzeugen der entsprechenden Baujahre. Entweder ist der Lack schon ab oder so weich, dass er nur durch Angucken abfällt. Oder zumindest ist die ganze Oberfläche so speckig und klebrig, dass Anfassen keinen Spass macht und bei versuchter Reinigung der Lack garantiert abgeht.

Abhilfe gibt es durch neue Aufkleber, aus Vinyl und mit den Original-Symbolen ausgeschnitten. Wenn man die sorgfältig aufklebt und vorher die Schalter komplett vom alten Lack befreit und die Ränder matt-schwarz lackiert ist das Ergebnis eigentlich ganz okay und auf jeden Fall besser als die specking-klebrig-abgeblätterte Variante vorher.

zu den anderen Punkten kann ich nicht direkt was beitragen. Ich habe keinen Diesel und Rost in welcher Form auch immer ist aufgrund unseres Klimas eigentlich auch kein Thema.

Gruß

frank

Beitrag von „pe7e“ vom 14. Januar 2020 um 14:48

Hi, viele Fragen ...

-So habe ich noch nichts Richtiges über die Haltbarkeit/den Wartungsaufwand des Automatikgetriebes gelesen...wie oft muss da Öl gewechselt werden? Hat es eine Einfüllöffnung von oben und ne Ablassschraube am Wandler, oder muss dann aufwändig von unten gespült werden?

--> Spülung nach Tim Eckart Methode ab 100 TKM und folgend alle 50 TKM empfehlenswert - muss von unten erfolgen. Man kann aber auch selber Öl wechseln, bekommt dann aber nur um die 70 % vom Öl raus.

-wie dankbar ist das Getriebe nach 150000-190000km, wenn regelmäßig Pferdeanhänger oder Wohnwagen gezogen wurden?

--> verstehe die Frage nicht

-Machen Untersetzung und Differentialsperren irgendwann Probleme? Sind die Öle dort einfach zu wechseln?

--> ab 2005 / 2006 gibt es weniger Probleme, Ölwechsel ist einfach selbst zu bewerkstelligen

-Das Luftfahrwerk - bei 150tkm immer noch nett, oder wirds ein Fass ohne Boden? Was kosten brauchbare Ersatzteile?

--> Ist relativ zuverlässig, nerviges Manko sind die Restdruckhalteventile - lassen sich aber für schmales Geld selber wechseln, außerdem gibt es ganze Federbeine mittlerweile günstig

-Entwickelt die Elektrik/Can-Bus im Alter ein Eigenleben, oder ists im Facelift weitestgehend ausgereift?

--> weitestgehend zuverlässig

-Wie ist die Qualität des Innenraums? Wir hatten/haben auf der Arbeit T4/T5/Passat...da rubbeln die Schalter und Verkleidungsteile schneller runter, als man gucken kann. Sind die beim Premiumprodukt Touareg besser verarbeitet, oder kommt alles aus derselben Teilekiste?

--> habe einen 2009er (also Facelift - mit 60 TKM) der sieht fast wie neu aus. Softlack Probleme habe ich überhaupt nicht. (hat der überhaupt Softlack - ist meines erachtens nur Kunststoff oder beledert??)

-wie haltbar sind der Turbolader/Verteilergetriebe/Achsantriebe und ist qualitativ brauchbarer Ersatz auf dem freien Teilemarkt verfügbar?

--> Bei regelmäßiger Wartung hält alles ziemlich gut. Ersatz findet sich mittlerweile günstig. Die Werkstattstunde kostet dennoch viel Geld - wenn man es selbst nicht hinbekommt!

-worauf muss man bei einer Probefahrt besonders achten? Kann man den Differenzdruck des Partikelfilters irgendwo auslesen, bzw. gibt der ne sich wiederholende Meldung ab, wenn fast voll?

--> Mittels VCDS auslesen --> Grenzwerte sind dort hinterlegt

-wie haltbar sind die Injektoren? Sind die regelmäßig festgebacken, wie bei Daimler? Oder gut zugänglich und selbst wechselbar?

--> machen wenig Probleme - ich gebe regelmäßig Dieselsystemreiniger mit in den Tank

-wie Schrauberfreundlich ist alles, was sich im Motorraum befindet? Auto-Bild verspricht da nix Gutes...die behaupten, für fast Alles müsste der Motor raus (BTW: geht der nach oben oder nach unten raus?)

--> der V6 TDI ist ein relativ großer Klotz. Er wird nach unten rausgenommen. Wenn du "fast alles" genauer definierst, dann kann man auch genauer sagen was alles raus muss. Mittlerweile gibt es Werkstätten die z.B.: den Kettenspanner+Steuerkette+Gleitschienen nur mit dem Ausbau des Getriebes hinbekommen. Andere nehmen Motor und Getriebe raus...

-was hat das Sondermodell North Sails auf sich? Empfehlenswert - oder Resterampe zum Modellauslauf mit Schnickschnack, den kein Mensch braucht?

--> siehe Antwort von Hannes

-Hält die Vollverzinkung, was sie verspricht - oder muss man auf typische roststellen achten (der Ex-A3 8l meiner Freundin hatte z.B. wiederholt an den Türkanten oder der Dachhaut damit zu kämpfen...)

--> hält, typische Schwachstellen sind Front (Abplatzer durch Steinschlag und beim VFL auch mal die Heckklappe. Alles was sonst gammelt lässt einen Vorschaden vermuten

-und nicht ganz unwichtig: Kann man mit irgendwelchen Tricks bei Besichtigungen mit Bordmitteln mal in den Fehlerspeicher blicken, bzw. meldet er sofort und dauerhaft im Cockpit, wenn etwas nicht in Ordnung ist (Glühkerzen, Sensoren etc....)? VCDS o.ä. habe ich nicht. Zwar nen Android-Handy und einen VGate-OBID-Bluetooth-Adapter - aber leider keine Erfahrung, ob und welche Apps da mit dem T1 harmonieren.

--> VCDS ist dein Freund und Helfer, für den 7L und 7P sind mittlerweile viele Einstellungen etc. damit möglich.

Generell ist der Touareg kein Billigheimer - auch nicht im Unterhalt. Mit etwas technischem Verständnis und Lust am Schrauben, lassen sich die Kosten aber weitestgehend reduzieren - dem Forum sei Dank, gibt es auch viele Anleitungen und Hilfe - außerdem Hilft auch online

erWin (VW) - Reparatur - und Werkstattinformationen.

Auf den Zustand sollte man beim Kauf schon achten - ist es die runter gerockte Offroadkiste vom örtlichen Redneck oder der Wagen den Opa nur am Sonntag behutsam für die Fahrt zur Kirche genutzt hat ...

Gruß und viel Spaß

Pe7e

Beitrag von „Hannes H.“ vom 14. Januar 2020 um 17:28

Zitat von FrankS

Die Soft-Lack Oberflächen (Schalter und Blende des Navi- Systems) sind nicht besser als in anderen VW Fahrzeugen der entsprechenden Baujahre. Entweder ist der Lack schon ab oder so weich, dass er nur durch Angucken abfällt.

Bei meinem Facelift-T1 gibt es das Problem nicht, scheinbar wurde da wohl nachgebessert.

MfG

Hannes

Beitrag von „SuperBurschi“ vom 14. Januar 2020 um 20:30

Allerbesten Dank für die ausführlichen Antworten!!!

Habe mir heute mal zwei 2009er angesehen (noch ohne Probefahrt) und konnte bei km-Ständen um 175 und 190tkm tatsächlich keine abgerubbelten Schalter oder Türgriffrahmen o.ä. feststellen.

Die Anhängerfrage war so gemeint, ob es dem Antriebsstrang merklich schwächt, wenn er als Zugfahrzeug für Pferdehänger oder Wohnwagen genutzt wurde. Ist bei einem der beiden Autos von heute der Fall, jedenfalls die letzten vier Jahre und rund 50tkm. Oder stecken Getriebe und Diff das so weg?

Schade, dass der Motor nach unten raus müsste, das geht dann ja nur mit Bühne. Aber Köpfe, Turbo und Riemengeräffel scheinen meinem ersten Eindruck nach ja auch ohne Komplettausbau runter zu gehen. Schraubertechnisch habe ich als Laie schon Einiges hinter mir und das meiste traue ich mir auch zu - nur habe ich einfach keine Lust mehr, tagelang unterm Auto rumzukriechen und mich mit festgerosteten Schrauben zu ärgern, die wegen Platzproblemen in 16tel Drehungen gelöst werden müssen.

Eine Probefahrt will ich dann am Wochenende angehen, heute wars schon zu dunkel für mehr als nen oberflächlichen Blick auf Auto und Verkäufer...

Ach ja - ist es eigentlich normal, dass das Luftfahrwerk sich aus der Komfort (oder wars Auto)-Stellung nach Ende der Fahrt hörbar wieder entleert und das Niveau absenkt? Hätte gedacht, der Druck bleibt in den Federbeinen...

Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. Januar 2020 um 06:24

[Zitat von SuperBurschi](#)

Die Anhängerfrage war so gemeint, ob es dem Antriebsstrang merklich schwächt, wenn er als Zugfahrzeug für Pferdehänger oder Wohnwagen genutzt wurde. Ist bei einem der beiden Autos von heute der Fall, jedenfalls die letzten vier Jahre und rund 50tkm. Oder stecken Getriebe und Diff das so weg?

Ach ja - ist es eigentlich normal, dass das Luftfahrwerk sich aus der Komfort (oder wars Auto)-Stellung nach Ende der Fahrt hörbar wieder entleert und das Niveau absenkt? Hätte gedacht, der Druck bleibt in den Federbeinen...

Generell ist der Antriebsstrang beim Touareg sehr robust ausgeführt und Anhängerfahren macht ihm nichts. Vor allem die Untersetzung hat da seinen Beitrag beim Rangieren, wenn man sie auch verwendet. Allerdings würde ich bei der km-Leistung einen Ölwechsel vom Automatiköl empfehlen, die ist zwar nicht vorgeschrieben, tut dem Getriebe aber gut (Filter wechseln nicht vergessen).

Ja, diese Vorgangsweise der Luftfederung ist völlig normal, egal ob Sport, Auto oder Comfort.

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 15. Januar 2020 um 07:54

Nach Ende der Fahr senkt sich das Fahrwerk weder bei unserem 2009er 7L noch beim 7P. Der bleibt genauso stehen.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 15. Januar 2020 um 09:23

[Zitat von pe7e](#)

Nach Ende der Fahr senkt sich das Fahrwerk weder bei unserem 2009er 7L noch beim 7P. Der bleibt genauso stehen.

Sobald ich die Türen schließe arbeitet bei meinem 7L immer die Regelung der Luftfederung.

MfG

Hannes