

4.2 TDI - sinnvolle, motorbezogene Prävention nach Kauf und grundlegende Fragen

Beitrag von „karlm“ vom 6. Juli 2024 um 11:32

Hallo zusammen,

ich habe mal ein bisschen die Forensuche genutzt, habe aber leider nicht das Richtige gefunden.

Vielleicht macht es auch Sinn, ein Mal grob die ersten, motorbezogenen Schritte nach Erwerb eines gebrauchten T2 zusammenzufassen?

Vielleicht habt Ihr noch weitere Ideen, welche Maßnahmen man treffen kann, um noch möglichst lange Freude an dem Motor zu haben.

Kurz zu meiner Situation:

Ich habe Anfang Juni einen TII 4.2 TDI Bj 2015 FL erworben. Original 72.000 km, Euro5, kein Start-Stopp.

Aufgrund der geringen Laufleistung und dem vorherigen Einsatzgebiet (Stockholm) vermute ich, dass der Wagen relativ viel Kurzstrecke gesehen hat.

Er hat leider keine 4-Zonen-Klima.

Meine geplanten, **ersten Schritte** sind folgende:

- **Ölwechsel** (erledigt, freue mich hier auch über zusätzliche Meinungen)

Beim Ölwechsel habe ich mich für ein 0W30 vollsynthetisch entschieden, dass natürlich die VW Freigabe 50400 / 50700 einhält.

Das 0W30 ist es geworden, weil ich in Schweden wohne und hier vor allem im Winter durchaus mal kälteren Umgebungstemperaturen ausgesetzt bin, dachte also an eine bessere Kaltviskosität. Ich bin ein großer Mobil1-Fan, aber leider war das Mobil1 nicht lieferbar und meine (freie) Werkstatt hat mich nicht informiert und einfach ein "gleichwertiges, anderes Öl" eingefüllt... also wird es für die nächsten 15.000km das MPM ESP-L Premium Synthetic 0W30. Ich würde mich aber auch wirklich über Empfehlungen und Erfahrungen Eurerseits freuen, Öl ist wirklich ein schwieriges Thema...

- **Luftfilter**

Mit Erschrecken habe ich von der Thematik mit der Feuchtigkeit im Luftfilterkasten gelesen.

Im Servicebuch war der Rückrufcode, der hier genannt wurde, **leider nicht vermerkt**, also

gehe ich davon aus dass ich da noch selber aktiv werden muss. Auch habe ich gelesen, dass der Luftfilter mit der Schaumstoffschicht die beste Wahl sein soll. Würde der 7P012960A auch beim V8 passen?

Gäbe es sonst auch eine alternative Teilenummer aus dem Zubehör, sodass ich den Filter zum Beispiel direkt bei MANN ohne VW Aufschlag kaufen kann?

Weitere Fragen hätte ich noch zum:

- AGR

Aufgrund meiner Vermutung, dass das Fahrzeug viel Kurzstrecke gesehen hat, mache ich mir ein bisschen Sorgen um das AGR.

Sind die Euro5 Modelle genauso stark betroffen wie beispielsweise die Euro6 Modelle?

Soll ich eventuell präventiv mal schauen, eine BEDI Reinigung in Deutschland zu planen oder soll ich erst auf Symptome warten?

Auch hier würde ich mich über Empfehlungen freuen.

- DPF

Ähnliche Situation wie oben, würde aber hier als Präventivmaßnahme bei der nächsten Gelegenheit in Deutschland mal mehr aufs Gas treten.

In Schweden hat man ja nicht wirklich die Gelegenheit, mal schneller als 110 oder auch mal 130 zu fahren und ich habe ein bisschen die Vermutung, dass die Abgastemperatur dann für die Regeneration nicht hoch genug wird. Vielleicht habt Ihr dazu ja noch ein bisschen mehr Input, ab wann sich eine Regeneration einstellt.

- Zuheizung

Hier ist meine erste Frage: Habe ich einen? Ich habe anderer Stelle hier gelesen, dass der Zuheizung nur bei Modellen mit der 4-Zonen-Klima verbaut ist.

Gilt das auch für den V8? Hier Frage ich mich tatsächlich, wie viele Kilometer ich fahren muss, um die notwendige Öltemperatur zu erreichen... will mich hier gern auf der sicheren Seite bewegen, vor allem weil es hier oben im Norden doch schon mal kälter ist.

Der Wagen hat eine Standheizung aber beim Motorzuheizung bin ich mir nicht sicher.

Ich hab den Ausrüstungscode "7E0 - without heat accumulator / auxilliary heating" aber auch 9M9 "parkingheater with radio remote control".

Danke für Eure Unterstützung!

LG Stefan

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2024 um 11:44

Servus Stefan,

die letzten Fragen vorab zuerst, also "von hinten nach vorne": Fahrzeuge mit dem V8 TDI haben immer einen dieselbetriebenen Zuheizer von Eberspächer 8Typ B5W-F) verbaut, unabhängig von der 4-Zonen-Climatronic.

Für die DPF-Regeneration sind keine hohen Geschwindigkeiten notwendig, im Gegenteil. Das Ganze wird über kleine Kraftstoff-Nacheinspritzungen erledigt, welche die Abgastemperatur auf das erforderliche Niveau bringen. Das läuft auch problemlos bei ganz normaler Fahrt über die Landstraße und weit unter 100 km/h.

Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2024 um 12:31

Zum Luftfilter, bzw. beim V8 den Luftfiltern:

- 1.) Das Problem betrifft leider auch die V8 TDI.
- 2.) Die Serviceaktion nennt sich 24D0
- 3.) Die Luftfiltereinsätze sollten die gleichen sein wie beim V6 TDI. Vom Hersteller MANN wäre das die Teilenummer C 39 002 für die Variante mit dem zusätzlichen Schaumi drauf ("Variante für staubreiche Einsatzbedingungen").

Grüße

Robert

Beitrag von „karlm“ vom 6. Juli 2024 um 13:00

Hallo Robert,

vielen Dank für die qualifizierten Antworten!

Ich habe die Luftfiltereinsätze direkt bestellt und werde darüber hinaus versuchen, das Thema 24D0 mal in Eigenleistung anzugehen. Ich vertraue meiner nächsten Vertragswerkstatt leider nicht so wirklich.

Das mit der DPF-Regeneration um 100km/h ist ja genial - dann muss ich mir da auch keine großen Sorgen machen.

Hast Du auch noch eine Idee bezüglich meiner AGR-Sorgen?

LG Stefan

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2024 um 13:43

Servus Stefan,

das mit der Thematik AGR-Verkokung ist schwer zu beurteilen, hierzu spielen einfach zu viele Faktoren eine Rolle, von den Nutzungsgewohnheiten angefangen bis hin zur überwiegend verwendeten Spritqualität. In Anbetracht der Laufleistung sollte das bei deinem Fahrzeug aber eher noch keine signifikante Rolle spielen.

Zumindest in der Theorie ließ sich mutmaßen, dass bei Euro 5 die Probleme weniger sein sollten. Das ist aber leider nicht so, wovon auch die Probleme mit diesem System beim R5 TDI mit größeren Laufleistungen zeugen - und der erfüllt ja sogar nur Euro 4 🤔.

Eine (sehr grobe) Überprüfung kannst du immerhin über die Beschleunigungswerte herleiten. Schafft dein Fahrzeug die angegebene Beschleunigung von 0 - 100 km/h nicht mehr, dann ist in jedem Fall davon auszugehen, dass bereits eine signifikante Einschränkung der Ansaugquerschnitte vorliegt. Zumeist wirft aber das Fahrzeug schon vorher eine Motorstörung aus, bzw. das Motorlaufverhalten lässt zu wünschen übrig.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 6. Juli 2024 um 14:38

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/28554-4-2-tdi-sinnvolle-motorbezogene-pr%C3%A4vention-nach-kauf-und-grundlegende-fragen/>

Hi, um den AGR Zustand zu testen, kann man die agr Rate auf 0 einstellen und testen ob er dann besser läuft (auf dem Prüfstand oder so). M.E.n. lohnt es sich wenn 10-15% weniger Leistung als Serie anliegen danach zu schauen ggf. zu erneuern.

Die DPF Regeneration kann man auch 2-3 mal unmittelbar nacheinander durchführen. Konnte dadurch schon den ein oder anderen DPF wieder "ins Leben zurück holen" obwohl er vom freundlichen als defekt erklärt wurde. Leer wird der dadurch nicht - das bedarf einer gescheiterten Reinigung. Wichtig dabei: nur bei ausreichend Kühlung - AB - rechte Spur 90 km/h.

Extremstes Beispiel bei mir: Passat 2 Liter TDI 140 PS BJ 2013 - hat ein Freund mit 170tkm gekauft, nach 2000 km DPF lt. Freundlichem voll. 3 x nacheinander regeneriert - hat heute knapp 400tkm mit dem "vollen" DPF.

Gruß Peter

Beitrag von „karlm“ vom 7. Juli 2024 um 12:46

Hi Peter,

so wirklich beurteilen kann ich den Leistungszustand nicht, weil ich bis dato immer nur "schwachbrüstigere" Kandidaten bewegt habe, zuletzt den Q5 mit 231 PS.

AGR Rate auf 0 stellen? Kann ich das mithilfe eines einfachen OBD Adapters oder brauche ich VCDS dafür? Sorry für die blöden Fragen...

DPF technisch habe ich die besten Voraussetzungen, um regelmäßig in die Regeneration zu kommen - fahre öfter Landstraße bei Tempolimit 90 und würde so vermuten, dass ich damit ganz gut wegkomme....

Beitrag von „karlm“ vom 7. Juli 2024 um 12:52

[Zitat von coala](#)

Servus Stefan,

das mit der Thematik AGR-Verkokung ist schwer zu beurteilen, hierzu spielen einfach zu viele Faktoren eine Rolle, von den Nutzungsgewohnheiten angefangen bis hin zur überwiegend verwendeten Spritqualität. In Anbetracht der Laufleistung sollte das bei deinem Fahrzeug aber eher noch keine signifikante Rolle spielen.

Zumindest in der Theorie ließ sich mutmaßen, dass bei Euro 5 die Probleme weniger sein sollten. Das ist aber leider nicht so, wovon auch die Probleme mit diesem System beim R5 TDI mit größeren Laufleistungen zeugen - und der erfüllt ja sogar nur Euro 4 😞

Eine (sehr grobe) Überprüfung kannst du immerhin über die Beschleunigungswerte herleiten. Schafft dein Fahrzeug die angegebene Beschleunigung von 0 - 100 km/h nicht mehr, dann ist in jedem Fall davon auszugehen, dass bereits eine signifikante Einschränkung der Ansaugquerschnitte vorliegt. Zumeist wirft aber das Fahrzeug schon vorher eine Motorstörung aus, bzw. das Motorlaufverhalten lässt zu wünschen übrig.

Grüße

Robert

Alles anzeigen

Hier oben ist leider B7 absoluter Standard. Ich habe mal bei OkQ8 etwas besseren Sprit mit dem XC90 I von meiner Frau getankt und man hat sofort einen Unterschied zu der anderen Plörre hier gemerkt. Ich habe dann google angeworfen und über "blankdiesel.nu" eine unbemannte Tankstelle gefunden, die in meiner Nähe (40km) zumindest B0 Diesel vertreibt. Seitdem tanke ich fast nur noch dort und wenn ich in der Nähe bin - 100L Kraftstofftank machen's möglich 😁.

Beitrag von „pe7e“ vom 7. Juli 2024 um 13:18

Hi,

ich nutze meist vcds. Zu anderen Diagnosegeräten kann ich nicht viel beitragen...

Gruß

Beitrag von „haimik“ vom 8. Juli 2024 um 07:11

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/28554-4-2-tdi-sinnvolle-motorbezogene-pr%C3%A4vention-nach-kauf-und-grundlegende-fragen/>

Hallo Karlm,

ich war im Frühjahr in einer vergleichbaren Situation. Meiner hatte 94K drauf, 2015, 3.0, 262PS.

Zu den erwähnten Punkten würde ich das ATF und die Differentialöle nehmen. Ich habe diese bei mir gewechselt.

- Motoröl: ich nutze Liqui Moly Top Tec 4200 seit Jahrzehnten mit hervorragenden Ergebnissen (alle Autos weit über 200K). Über den Ölwegweiser auf deren Homepage kannst du herausfinden ob sie alle Flüssigkeiten für dein Treg führen.
- Das ATF Öl inklusive Filter, Spülung und Wannen- und Magnetenreinigung war eine sehr gute Maßnahme. Das Öl war klar, etwas verdunkelt und der Abrieb darin war schon deutlich in der Wanne vorhanden. Ich habe ein AISIN 8-Gang Getriebe. Gerade in Kurzstreckenverkehr gibt es viele Anfahrvorgänge und ich würde dir das Raten. Es ist nicht so kompliziert aber es soll gewissenhaft (besonders die Spülung über den Ölkühler vorne) gemacht werden.
- Verteilergetriebe, Differenziale: auch dort Öl gewechselt, war aber wahrscheinlich nicht unbedingt nötig, nach fast 10 Jahren dachte ich dass frisches Öl gut ist.

Allzeit gute Fahrt und viel Freude mit dem schönen Auto!

Beitrag von „nostra“ vom 12. Juli 2024 um 06:20

Spannend! Ich bin auch in der Situation einen 4.2 TDI gerade erworben zu haben und mach mir auch Gedanken was man so machen könnte um den Status Quo zu erhalten. Automatikgetriebeöl war bei mir 140tkm drin. Pechschwarz, dreckig, roch nicht gut und die Magneten waren bumsvoll. Hab mir dann das Meyle Set für 200 Euro geholt und gewechselt. Ist keine schöne Aufgabe aber machbar.

Parallel lese ich beim Oil Club mit was so gefahren und geraten wird. Meiner hat vom Vorbesitzer noch einen Standardölwechsel bekommen. Das schöne ist dass die Kette/Spanner weder beim absoluten Kaltstart noch sonst wie hörbar ist. Das würd ich gern so lang wie möglich so behalten.

Mal eine Frage zum Verbrauch, ja ich fahre V8 TDI und der ein oder andere Liter ist mir wurscht. Ich bin gestern Autobahn 150-160 Tempomat gefahren und hatte 15L Durchschnitt auf dem Tacho. Bei braver Fahrweise auf der Landstraße 12L. Das wären für mich jetzt V8 Benzinerwerte wenn überhaupt...

Ich vermute das Fahrzeug ist auch eher Kurzstrecke gefahren (Geschäftsführergattinenfahrzeug für Kids rumkutschieren).

Beitrag von „coala“ vom 12. Juli 2024 um 07:30

Zitat von nostra

[...] Mal eine Frage zum Verbrauch, ja ich fahre V8 TDI und der ein oder andere Liter ist mir wurscht. Ich bin gestern Autobahn 150-160 Tempomat gefahren und hatte 15L Durchschnitt auf dem Tacho. Bei braver Fahrweise auf der Landstraße 12L. Das wären für mich jetzt V8 Benzinerwerte wenn überhaupt...

Ich vermute das Fahrzeug ist auch eher Kurzstrecke gefahren (Geschäftsführergattinenfahrzeug für Kids rumkutschieren).

Servus,

das erscheint mir ungewöhnlich viel für diese Motorisierung, zumal der Wert des BC ja auch noch um ca. 0,5 - 0,6 l/100 km gegenüber dem Realverbrauch beschönigt. Über die 42 Monate, die ich meinen V8 TDI fuhr, landete ich bei einem echten Verbrauch von 9,09 l/100 km und der Höchstverbrauch über eine Tankfüllung lag bei 12,1l. Dies im Winter mit extrem viel Kurzstrecken und häufiger Nutzung der Standheizung.

Auf der Landstraße über 10 l zu kommen, das ist praktisch unmöglich, außer man gehört zu den "Digitalfahrern", die ständig zwischen Bremsen und wieder Beschleunigen hin- und her wechseln und sozusagen keine 100 Metern eine konstante Geschwindigkeit halten können. Da aber auch der Autobahnwert sehr hoch liegt, hier ja mit Tempomat/ACC, dürfte da wohl etwas anderes ursächlich sein. In beiden Fällen liegt dein Verbrauch um etwa gute 3 Liter zu hoch, normale Fahrweise ohne nervösen Gasfuß jetzt mal unterstellt. Da brauche ich ja mit meinem jetzigen V8 Benziner weniger.

Ich würde zunächst mal versuchsweise 1 - 2 Tankfüllungen mit Motorsystemreiniger fahren und sehen, ob sich da am Verbrauch was tut. Schaden kann das so oder so nicht nach der Laufleistung. Hier mal eine Empfehlung zu einem Produkt von Liqui Moly (gibt natürlich auch andere Anbieter und Bezugsquellen): <https://amzn.to/3LjAymc>

Ich habe bei meinem Fahrzeug immer das LM 5160 verwendet <https://amzn.to/4bHTgPh> um das ganze System möglichst sauber zu halten. Außerdem bringt das, obwohl der V8 TDI ja so schon seidenweich läuft, noch mehr Laufruhe und der tolle Motor war mir das einfach wert.

Auch mein jetziger Benziner bekommt stets sein Additiv von LM zugefüttert 🤖. (VW und Audi kippen dir übrigens Systemreiniger laut Wartungsvorschrift bei einer "großen" Inspektion in den Tank, das hat schon seine Gründe).

Grüße

Robert

Beitrag von „nostra“ vom 12. Juli 2024 um 08:10

danke für die Tipps. Werde ich probieren.

Mir kommt der Verbrauch auch extrem hoch vor. Mal sehen wie sich das einpendelt - eventuell braucht er wirklich erst mal etwas Langstrecke. Vielleicht hole ich auch mal die AGR Ventile raus... wer noch weitere Diagnosetipps hat kann sich gern melden. Heute kam mein VCDS... vielleicht liest sich da auch was raus.

Beitrag von „NewDriver“ vom 12. Juli 2024 um 11:09

Hallo Robert,

welches Benzinadditiv von LM fütterst du?

LG

Detlef

Beitrag von „coala“ vom 12. Juli 2024 um 11:31

Servus Detlef,

das ist Liqui Moly 5105 "Speed". (Na ja, schneller macht es wohl nicht...)

Habe ich im August 2023 für EUR 68,46 im 6 x 1 l Pack gekauft, aktuell 69,77 bei Amazon, der Liter (reicht für immerhin 400 Liter Sprit) damit EUR 11,63, bzw. pro Tankfüllung ungefähr EUR 2,30 - 2,50, je nachdem wie leer der Tank halt war.

Hier der Link zur Produktbeschreibung: <https://www.liqui-moly.com/de/de/speed-be...00049.html#5105>

Und ergänzend noch das Sixpack (gibt's aber auch einzeln oder im Duo) bei Amazon: <https://amzn.to/4f0PaEM>

Wann immer verfügbar, tanke ich bei meinem Fahrzeug übrigens das "billige" E10, aber stets in Verbindung mit dem Additiv. Zumindest bei meinem Auto kann ich keinerlei merklichen Unterschied im Verbrauch zu E5 oder Super Plus ausmachen.

Grüße

Robert

Beitrag von „NewDriver“ vom 12. Juli 2024 um 11:45

Danke Robert,

für die schnelle Antwort.

Nun weiß ich bescheid.

Grüße und schönes Wochenende

Detlef

Beitrag von „coala“ vom 12. Juli 2024 um 12:21

[Zitat von NewDriver](#)

[...] Nun weiß ich bescheid. [...]



Wie würde "Horst Schlämmer" dazu sagen?

Grüße

Robert

Beitrag von „NewDriver“ vom 12. Juli 2024 um 13:03

Robert

Er würde es so ausdrücken „Weisse Bescheid, Schätzelein“

Gruß

Beitrag von „coala“ vom 12. Juli 2024 um 13:42



Ein Kenner! 🤖👍👎

Grüße

Robert

Beitrag von „IngoM“ vom 12. Juli 2024 um 14:38

[Zitat von coala](#)

6 x 1 l Pack gekauft, aktuell 69,77 bei Amazon

Hier aktuell bei Abnahme von 6 Flaschen für 60 Euro inkl. Versand:

[LIQUI MOLY Speed Benzin-Zusatz 1 l \(5105\), 10,53 € \(mimaro.shop\)](#)