

VT-Getriebe und kein Ende...?

Beitrag von „fenderwurst“ vom 16. November 2006 um 12:00

Tag zusammen,

weiss eigentlich einer, ob es mittlerweile eine finale Lösung für die schwächelnden VT-Getriebe gibt???

Ich hatte in 2005 bei meinem ersten V10 x-mal Stress wegen dem "um die Kurve schiebenden" Vorderwagen durch defekte VTG-Stellmotoren und deren Software und dachte eigentlich bei meinem neuen (genialen!) V6TDI wäre ich den Ärger los. Aber offensichtlich sind die Teile ja noch immer nicht alltagstauglich - oder auf was würdet Ihr bei dem Schadensbild tippen? Merkwürdigerweise tritt der "um die Kurve schieben"-Effekt nicht immer auf sondern nur gelegentlich. Da geht natürlich auch gleich wieder der Ärger los, wer jetzt den Satz Reifen zahlt... okay, die sind eh ziemlich abgefahren. Aber ich hab den Eindruck, seit 2 Monaten kann ich beim Reifenverschleiß (also nicht nur Kanten sondern auch Laufflächen) praktisch zusehen...



Also... weis wer was, ob VW eine "finale" Lösung für die VTG-(Stellmotor)-Probleme anbietet oder geht das bei euch auch immer nur ein halbes Jahr gut...?

Danke für eure Rückmeldung

fenderwurst

Die Bilder zeigen den Reifenzustand (ca. 17.000 km Laufleistung) vorne links (nur verschlissen) und vorne rechts (verschlissen mit "blankem Streifen")

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 16. November 2006 um 20:15

Das müsste eigentlich mit 90D7 behoben worden sein. Eine Beteiligung von VW bei den abgefahrenen Reifen würde ich aber ausschliessen.

Thomas

Beitrag von „bell407“ vom 17. November 2006 um 09:31

Servus Fenderwurst,

das ist weniger das VTG als eine falsche Spureinstellung. Sieht bei mir ähnlich aus und konnte nur durch Fahrwerkseinstellung behoben werden. Das die reifen nach 17.000km runter sind und gerade zum "Ende" hin anscheinend sogar im Stand Profil verlieren is bei mir aber trotzdem so.... Lass mich raten, Du hast Pirelli drauf...

Ich verhandle gerade mit VW wegen Reifenersatz, ich lass es Dich wissen obs da was erstattet gibt.

Grüsse

Christian

Beitrag von „Baumschubser“ vom 17. November 2006 um 10:09

Hallo

Das würde mich auch Intressieren wie VW darauf reagiert. Ich habe das gleiche Problem mit außen abfahrenden Reifen. Nach 14000 km sind sie außen glatt.

Gruß aus Bochum

Beitrag von „fenderwurst“ vom 17. November 2006 um 12:22

Das mit der Kostenbeteiligung von VW an dem durch Mängel verursachten Reifenverschleiss ist nicht ausgeschlossen:

Bei meinem V10 waren auch nach kürzester Zeit (!) ein kompletter Satz Reifen abgefahren - und da sich durch die x-fachen Instandsetzungen am VT-Getriebe, Kardanwellen etc. ein Kausalzusammenhang mit den Reifenverschleiß nicht von der Hand weisen liess, wurde sich geeinigt. Völlig professionell - ohne jegliche Drohgebärden beiderseits etc. - fand ich durchaus "Oberklasse"👍👍👍 :

Ich orderte 4 neue Rollen für den V10, VW übernahm 50% der Materialkosten und die Montage komplett. Das waren dann allerdings immer noch knapp 600,-€ für mich - fand ich aber akzeptabel, da ich ja auch gut 17.000 km gefahren bin. Die Einigung entsprach also für mich ziemlich genau dem Wertverlust der Reifen im Verhältnis zu km-Leistung.

Und exakt so würde ich auch zukünftig vorgehen: Wenn ein erkennbarer Mängel einen Folgeschaden oder Folgekosten (z.B. durch untypischen Verschleiss) verursacht muß - zumindest in der Gewährleistungsfrist - der Hersteller sich an diesen Kosten beteiligen.

Tut er's nicht, kauf ich da nix mehr.

Tut er's - kauf ich wieder was - q.e.d.

Und dabei ist mir dann auch wurst, ob's am VTG oder an der Fahrwerkseinstellung (guter Tip!) liegt, solange ich's nicht selber vermurkst hab: also z.B. Bordsteinkontakt -> Spurverstellung etc.

Beitrag von „Xapathan“ vom 17. November 2006 um 13:08

Wurde bei mir genauso (50% Kulanz) gehandhabt. Habe ich jedoch anders bewertet.

Vielleicht hilft auch der Klugschei**er:

Die Gesamtspur einer Achse wird aus der Differenz zwischen dem vorderen und hinteren Abstand der Räder einer Achse ermittelt, gemessen an den Felgenhörnern. Die Einzelspur bezeichnet den Winkel eines einzelnen Rades - an der Hinterachse gemessen - in Bezug auf die Fahrzeuglängsmittlebene, aber an der Vorderachse gemessen in Bezug auf die geometrische Fahrachse.

Weist ein Fahrzeug an der Hinterachse ungleiche Einzelspurwerte auf, müssen für die Geradeausfahrt die Vorderräder so eingeschlagen werden, daß die Winkelhalbierende der Vorderachsgesamtspur parallel zur Winkelhalbierenden der Hinterachsgesamtspur (= geometrische Fahrachse) steht. Dadurch fährt das Fahrzeug im „Dackellauf“, und das Lenkrad steht auf einem leichten Lenkeinschlag.

Fehlerauswirkung:

* Negative Spur (Nachspur): Reifenverschleiß innen, schwammiges Fahrverhalten

* Positive Spur (Vorspur): Reifenverschleiß außen, nervöser Geradeauslauf.

/K-Modus=off

Beitrag von „Xapathan“ vom 17. November 2006 um 13:11

/K-mode=on

Spurdifferenzwinkel

Der Spurdifferenzwinkel ist die Winkelstellung des Kurveninnenrades zum Kurvenaußenrad bei Kurvenfahrt. Die Lenkung ist so konstruiert, daß sich die Winkelstellung der Räder zueinander bei zunehmendem Lenkeinschlag ändert.

Der Spurdifferenzwinkel gibt Auskunft über die jeweilige Arbeitsweise des Lenktrapezes bei Links- und Rechtseinschlag der Lenkung von der Mittelstellung aus.


Ein richtig eingestellter Spurdifferenzwinkel ergibt gleich große Werte beim Links- und Rechtseinschlag unter Berücksichtigung der zulässigen Winkeltoleranzen. Die Messung erfolgt bei 20° Lenkeinschlag des Kurveninnenrades. Durch den Meßablauf wird die Vorspur berücksichtigt.

Fehlerauswirkung:


- * erhöhter Reifenverschleiß
- * Fahrzeug bricht bei Kurvenfahrt aus
- * schlechte Lenkradrückstellung bei großem Lenkeinschlag.

/K-mode=off

Beitrag von „fenderwurst“ vom 21. November 2006 um 00:05

ufff... hört sich sehr professionell an. Alle Achtung da durchzublicken 

Hatte heute den Termin beim 😊

Ergebnis: Natürlich ist mal wieder der Stellmotor vom VTG defekt... (ich meine bei 2 Touaregs innerhalb 3 Jahren jetzt der fünfte seiner Art...)  Von Softwareupdates in Sachen VTG wollen wir garnicht reden. Der hat ja schon nen Flash vor lauter flashen...

Allmählich schwinden da ernsthaft meine Hoffnungen, dass es sich beim Touareg, egal wie genial er sich fährt (wenn er denn fährt) NICHT um eine einzige Fehlkonstruktion handelt. Nicht das da alles fehlkonstruiert wäre - aber jedesmal wenn ich in die rat- und trostlosen Gesichter beim 😊 blicke glaube ich einfach, das mit dem Touareg die Grenze der maximal beherrschbaren Komplexität in Autos bei weitem überschritten wurde...

Natürlich sind bei 30.000 km auch die Bremsbeläge vorne fertig (sollen über 300,- € kosten) sowie nach 17.000 km Laufleistung alle 4 Reifen.

Sowas (!!!) habe ich auch noch bei keinem meiner zahlreichen Autos erlebt. Weder bei nem gut

3 Tonnen schweren US-Straßenkreuzer binnen 3 Jahren und 70 Tkm noch bei meinem definitiv unkaputtbaren W107 300SL. Seit 10 Jahren nicht ein (!) Werkstattaufenthalt außer Wartung. Seit 58TKm auch keine Bremsbeläge fällig... Echte Oberklassen-Wertarbeit eben! 🙌👍

Wenn da kein Wunder geschieht wird das Thema Touareg sich bei mir langsam aber sicher erledigen. Schade eigentlich... Muß wohl doch nen Japaner kaufen. Igitt!

Beitrag von „Xapathan“ vom 21. November 2006 um 07:58

Ich würde ausser dem VTG auch die Achsgeometrie überprüfen lassen (zur Sicherheit).

Ja leider sind die VW Mitarbeiter wohl überfordert, jedenfalls meiner Erfahrung nach.

Bremsen sind m. E. für dieses Fahrzeug falsch konstruiert, und der reifenverschleiß ist auch ein alter Hut: sollte längst abgestellt sein. Stattdessen bekommt man teilweise abenteuerliche Aussagen: Fahrstil, schweres Auto, etc.

Hast Du Dir schon mal den [Toyota FJ Cruiser](#) angeschaut?

Beitrag von „fenderwurst“ vom 21. November 2006 um 19:23

Hi Xapathan...

Also das ist echt schwierig. Design und Materialanmutung (innen!) vom Touareg sind natürlich schon auch ein Thema. Ich glaube mit Fahrzeugen wie diesem Toyota werd ich mich nicht anfreunden können.

Das ist einfach verflucht schwierig. Wenn er läuft ist der Touareg genial. Materialanmutung, Design, Technik-Feeling. Ziemlich perfekt. Aber der Teufel steckt immer wieder im Detail und diese Details zu beheben oder zu kompensieren ist einfach unangemessen teuer.

Ich glaub, ich bin da noch in der Findungsphase, wie ich damit umgehen muß...

Über 300 EUR für Bremsbeläge... nach 30000km... ich bin noch immer fassungslos.

Das letzte Mal, wo ich sowas gekauft habe (240D/8, ca. 1988) haben 4 Beläge für die Vorderachse im Großhandel noch 34,- DM gekostet. Vielleicht bin ich deshalb so "shocked". dito: Mercury Grand Marquis V8 "Ride engineered": 4 Beläge knapp 60,- DM beim US-Car-Händler...

Vielleicht sind das beim Touareg ja mittlerweile auch versteckte Kosten. Wie bei Tintenstrahldruckern: Die Kosten 70,- im EK - sind also praktisch gratis. Verdient wird dann erst an den Patronen (4 x 28,-) - oder eben an Bremsbelägen. Oder Wischergummis. Die frisst der T auch als kleine Mahlzeit zwischendurch. Oder eben Stellmotoren für VT-Getriebe. Weis eigentlich einer warum die sterben wie die Fliegen? Sind die zu schwach dimensioniert, oder aus Rumänien oder was ist eigentlich der Grund für den Ärger?

Beste Grüße
fenderwurst

Beitrag von „Xapathan“ vom 21. November 2006 um 19:43

Hi fenderwurst,
ja da stimme ich Dir zu: leicht ist es nicht: ein gutes Modell zu finden und einen gute Support (Werkstatt) dazu.
Ich für meinen Teil sehe im DC ML/GL die Lösung, da ich nicht sehr viel auf Äußerlichkeiten gebe.
Zu den Bremsen: Wir hatten schon schlimmeres in einem anderen Thread: warte noch 20-30 tkm und die vorderen Scheiben sind untermassig. Das kostet dann das dreifache der Rechnung jetzt. Das nenne ich versteckte Kosten. - Ein Skandal, wenn man es mit aktueller Technik vergleicht!

Beitrag von „feuerwehrmann“ vom 21. November 2006 um 20:50

Hallo Jungs Das mit der Spurdifferenzwinkel ja in Ordnung.Wenn ich einen Touareg Vermesse,wird auch die Hinterachse gemessen und erst eingestellt....Dann Vorderachse,dieBilder von den abgefahren Reifen die hier eingesellt sind,bei dem Kilometerstand ganz normal,,,,,,oder man fährt wie ein schw.....
Macht das AUTO nicht so schlecht.....und 😊 Freundlichen.....

Bremsen mit 30000 km hinZU grosse Füsse.....
PS::Suche Dunlop St8000 neu.In BRD zur Zeit Vergriffen???????????????

PS:::::Ich glaube IHR habt vergessen IHR fahrt einen TOUAREG mit Leergewicht mit 2500 kg.....

Manche sollten einen DC /ML GL FAHREN

Beitrag von „feuerwehrmann“ vom 21. November 2006 um 21:00

Hallo Jungs Das mit der Spurdifferenzwinkel ja in Ordnung.Wenn ich einen Touareg Vermesse,wird auch die Hinterachse gemessen und erst eingestellt....Dann Vorderachse,die Bilder von den abgefahren Reifen die hier eingesellt sind,bei dem Kilometerstand ganz normal,,,,,oder man fährt wie ein schw.....

Macht das AUTO nicht so schlecht.....und 😊 Freundlichen.....

Bremsen mit 30000 km hinZU grosse Füsse.....

PS:::Suche Dunlop St8000 neu.In BRD zur Zeit Vergriffen???????????????

PS:::::Ich glaube IHR habt vergessen IHR fahrt einen TOUAREG mit Leergewicht mit 2500 kg.....

Manche sollten einen DC /ML GL FAHREN

Touareg V6 TDI WOWA HOBBY 540-----Golf GTI 2007.....LUPO OPEN AIR...

Beitrag von „Xapathan“ vom 21. November 2006 um 22:48

Genau das meine ich: unterstes Niveau auf Kosten der Kunden!

Und "feuerwehrmann", Deine Tastatur klemmt/prellt.

plonk

Beitrag von „bell407“ vom 22. November 2006 um 09:28

Hallo Feuerwehrmann.....

warum halten die blöden Reifen dann auf dem Porsche Cayenne oder BMW X5 oder Mercedes M
??

Die sind nicht wirklich leichter..... und werden eher noch krasser bewegt...

Da stimmt was mit dem Touareg nicht.....!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

So long

Christian

Beitrag von „fenderwurst“ vom 22. November 2006 um 11:42

Stimmt auffällig.

Bei meinem V10-Vorgänger, einem ML400, waren bei 30.000 km noch nicht mal erste Verschleißerscheinungen an den Reifen zu erkennen. Die hatten locker noch 4 mm Profil (steht glaube ich sogar in der Übernahmebestätigung bei der Rückgabe). Und der ML400 lag leistungsmäßig deutlich über dem V6TDI. Und ist genauso schwer.

Im übrigen müssten nach der Argumentation ja auch noch schwerere Transporter, die heftig bewegt werden (z.B. im Rettungsdienst München) alle 25 - 30 TKm neue Reifen benötigen. Das ist nicht so - weis ich sicher.

Ich glaub schon, dass es sich bei dem fallweise gigantischen Reifenverschleiß um ein spezifisches Touareg Problem handelt - auffällig ist ja auch, dass bei etlichen hier im Forum die Reifen z.T. 60.000 km halten. Das würde ich als normal akzeptieren. Also ist wohl kein genereller Touareg-Konstruktionsfehler sondern eher ein gehäuft bei einzelnen Fahrzeugen auftretendes Problem. Eher eine Art "Schwäche" evtl. an einem bestimmten Bauteil?

Mein V6 wird übrigens äußerst zurückhaltend bewegt: eher cruisend...

Ich werd mal wieder den zentralen Kundenservice bei VW in Sachen Kostenbeteiligung für neue Schlapfen infolge Garantiemängel ansprechen... die waren beim letzten mal sehr professionell und kulant.

Gruß
fenderwurst

Beitrag von „Mean-Andi“ vom 22. November 2006 um 16:03

Warum halten Reifen auf unseren MB-Sprintern in Größe 225-75R15, die fast immer mit 3- 3,5 to. GG gefahren werden, im Schnitt um die 60.000 km, bei unserer Nachtlinie (nur Autobahn - 1050 km je Nacht) fast 90.000 km ? Klar sind Transporterreifen härter, aber dafür kleiner, die Fahrzeuge laufen ca. 170 km/h und werden sicher nicht geschont 🙄
Das gleiche gitl natürlich auch für VW-Crafter bzw. LT 😊

Beitrag von „fenderwurst“ vom 28. November 2006 um 11:37

So. Der 😊 hat nun letzte Woche den VTG-Stellmotor ausgetauscht (er habe irgendwelche Messwerte nicht erreicht). Dann bin ich am Wochenende ein wenig unterwegs gewesen und prompt: bei jeder engen Kurve (also wirklich eng: Lenkung im Anschlag weil rangieren etc.) auf feuchtem Boden schiebt die Kiste wieder über die Vorderräder und radiert.

Ich hab dann gestern den 😊 nochmal mit dieser Feststellung konfrontiert. Der meinte allerdings, das würde nun an den abgefahrenen Reifen (s. Bild Startbeitrag) liegen - das würde auch in der VW-Service-Knowlegdebase stehen - und wäre behoben, sobald ich neue Reifen aufziehe.

Ich bin da natürlich skeptisch, will mir schließlich nicht gleich wieder nen Satz Reifen ruinieren - vor allem: ich kapiers nicht. Hat einer von euch eine Ahnung, warum abgefahrne Reifen für verstärktes Radieren beim Kurven fahren verantwortlich sein könnte? Ändert sich der Reibwert des Gummis bei abgefahrenen Profil? Ändert sich die Auflagefläche und damit die Reibung? Ich find die Aussage nicht ganz logisch -
habt Ihr eine Idee?

Gruß
fenderwurst

Beitrag von „agroetsch“ vom 28. November 2006 um 16:05

Hallo,

durch abgefahrene Reifen ändert sich natürlich auch der Abrollumfang. Somit kann es für Probleme sorgen. In deinem Fall hätte ich aber so meine Zweifel...

Hast du vielleicht noch einen zweiten Satz oder kannst du dir irgendwo welche borgen, die alle 4 gleich abgefahren sind, um es mal zu testen??

Beitrag von „fenderwurst“ vom 28. November 2006 um 18:11

[Armin](#)

Hallo erstmal...

Die SIND eigentlich ziemlich genau gleich abgefahren (re/li) - nur das rechts zusätzlich außen noch so ein ganz blanker Streifen auffällt.

Ich dachte generell wäre es Aufgabe der Differenziale die unterschiedlichen Abrollumfänge und Kurvenwege auszugleichen? Es gab auch schon mal vor geraumer Zeit ein Softwareupdate, mit dem versucht wurde, die Toleranz der Differenziale in dieser Hinsicht zu vergrößern.

Ich schätze, mir bleibt eh nix anders übrig, als den Satz Winterräder zu montieren und kritisch zu prüfen, ob der Reifenverschleiß bzw. das Radieren wieder auftritt. Mit den jetzt montierten Reifen bin ich eh vor keiner Polizeikontrolle mehr sicher. Ich glaube, das kostet sogar was...

Hab heute mal an VW geschrieben und um Stellungnahme zum Thema Kosten des vorzeitigen Reifentauschs gebeten. Das letzte mal waren die sehr anständig...!

Gruß

fenderwurst

Beitrag von „fenderwurst“ vom 28. November 2006 um 18:14

Nebenbei:

was bedeutet eigentlich die Anzahl der Sternchen unter "Praktikant"? Und was ist eigentlich mit Praktikant gemeint? Mein Expertenwissen in Sachen Touareg... Könnte hinkommen 😊

Blickt das jemand?

Beitrag von „salvatore“ vom 28. November 2006 um 19:48

Nix Genaues weiß man nicht 😞

Beitrag von „charly-sl-300“ vom 28. November 2006 um 21:39

[Zitat von fenderwurst](#)

[Armin](#)

Ich schätze, mir bleibt eh nix anders übrig, als den Satz Winterräder zu montieren und kritisch zu prüfen, ob der Reifenverschleiß bzw. das Radieren wieder auftritt. Mit den jetzt montierten Reifen bin ich eh vor keiner Polizeikontrolle mehr sicher. Ich glaube, das kostet sogar was...

Hallo fenderwurst

Die Polizei tritt erst in Aktion wenn das Profil in der Mitte des Reifens unter 1,6 mm hat.

Gruß Karl

Beitrag von „bell407“ vom 29. November 2006 um 09:14

Mal ne blöde Frage, wie äussert sich den das Radieren des VTG im Stand, ich hab seit kurzem ein rubbeln beim Lenken im Stand, wird umso schlimmer je mehr man einschlägt... Ist das das VTG ?

Im übrigen, jetzt fängt der Dicke an meine winterreifen auf der Hinterachse aussen runter zu radieren, ich werd noch wahnsinnig....

Grüsse

Christian

Beitrag von „Touareg3.2“ vom 11. Februar 2007 um 11:11

Hallo,

hatte bereits beide Probleme bei meinem Dicken. Das Verteilergetriebe war irgendwann wo müll, das es nach 1 1/2 Jahren zusammen mit dem Stellmotor getauscht wurde, (natürlich noch auf Kullanz)

Bis zu diesem Zeitpunkt (ca.30.000 km) hatte der Dicke bereits Zwei komplette Reifensätze auf der Hinterachse verschlissen!

Unmöglich, oder!!!!

nach dem Wechsel des VTG war der Verschleiß bedeutend geringer. Jetzt nach 60.000 km ist der nächste Satz Reifen fällig.

Immer noch zuviel finde ich, aber alle 30.000 da kann ich so eben mit leben.

Positiv: Immer noch die ersten Bremsbeläge !

Ach ja: Mein Vater fährt einen BMW X5: Reifen haben mittlerweile 68.000 KM runter, und müssen gerade erst gewechselt werden!

Wenn das Design des X5 nicht so beschi..... wäre, hätte ich vielleicht auch einen.

Mal schauen, ob der Q7 mehr drauf hat

Beitrag von „GGue1313“ vom 12. Februar 2007 um 08:57

[Zitat von fenderwurst](#)

bei jeder engen Kurve (also wirklich eng: Lenkung im Anschlag weil rangieren etc.) auf feuchtem Boden schiebt die Kiste wieder über die Vorderräder und radiert.

Ich dachte bei vollem Lenkeinschlag ist das eine normal Erscheinung?!? 🤖

Beitrag von „Thomas TDI“ vom 12. Februar 2007 um 20:19

[Zitat von GGue1313](#)

Ich dachte bei vollem Lenkeinschlag ist das eine normal Erscheinung?!? 🤖

Kommt auf die Intensität an.

Thomas

Beitrag von „fenderwurst“ vom 7. August 2007 um 14:48

Guten Tag -

ich hol das Thema jetzt mal wieder vor da es Neuigkeiten gibt.

Ich hatte im November 2006 an die VW-Kundenbetreuung geschrieben, da der KD-Meister meines 😊 meinte, das Reifenschadensbild liesse sich eigentlich problemlos als Folge des defekten und instandgesetzten VT-Getriebes erklären. Schliesslich fuhr die Kiste ja nicht um die Ecke sondern hüpfte radierend...

In meinem Schreiben an VW bat ich um eine Stellungnahme, wer den Reifenschaden denn bezahlen sollte. Da ich nach 1/4 Jahr noch nichts gehört hatte fasste ich telefonisch nach und die Kundenbetreuung in München (Hr. Br.) teilte mit, das müsse wohl an meinem Fahrstil liegen. Schriftlich geben wollte er mir dies aber nicht. Ich bat ihn dann darum, mir diese Einschätzung doch offiziell mitzuteilen, ich würde das Schreiben dann an meinen Anwalt zur Klärung weiterleiten.

Nach einer Woche Bedenkzeit bat er mich dann darum, die defekten Reifen doch nochmal bei der MAHAG aufzuliefern, damit dort der Schaden begutachtet werden können. Gesagt - Getant.

Nachdem ich wieder Wochen nichts gehört hatte bekam ich dann besagten Herrn Br. wieder an die Strippe - der teilte mir allerdings mit, er habe damit nichts mehr zu tun - man würde sich bei mir melden. Tatsächlich meldete sich dann Tage später eine neue Kollegin (Fr. Ha.), die mir erklärte, die Reifen wären untersucht worden - es müsse immer noch an meinem Fahrstil liegen. Auch sie wollte mir das nicht schriftlich geben.

Da also mein Schreiben an VW von 11/06 noch immer unbeantwortet bleibt habe ich meinen Anwalt mandatiert, hier Licht ins Dunkel zu bringen. Der hat einen vorzüglichen Draht zum

ADAC und dieser nahm sich denn auch der Sache an und erreichte, das VW sich bei mir meldete um einen Termin zu einer Achs- und Spurvermessung zu vereinbaren.

Ich lieferte also den Touareg für einen Tag zu VW (und zahlte ein Taxi nach Hause, mehr konnte VW nicht für mich tun) und siehe: Die Vermessung ergab "Alles in bester Ordnung". Natürlich erhielt ich kein schriftliches Protokoll darüber...

Prompt meldete sich auch Frau Ha. von VW und jubilierte: Jetzt sei es ja klar, am Touareg wäre alles Bestens - der Reifenschaden könne also nur von mir verursacht worden sein. Ich würde das ja eher so interpretieren: Wenn Spur etc. okay sind - WAS sollte SONST die Ursache für die einseitig UND vorzeitig (17000 km) abgefahrenen Reifen sein wenn NICHT das VT-Getriebe?

Diesen Gedanken wollte man aber bei VW nicht nachvollziehen und - natürlich - auch nix schriftliches dokumentieren....

Der ADAC meint, in seiner Datenbank wäre noch nichts Nennenswertes vorhanden zum Thema Reifenverschleiss beim Touareg. Daher meine Bitte: gibts hier noch jemand ausser mir, der einseitigen oder vorzeitigen (< 20.000km) Reifenverschleiss (dokumentierbar!) zu beklagen hat? Bitte PN oder hier posten damit wir mal die Datenbank des ADAC auffüllen können um hier ein weiteres Engagement desselben gegenüber VW zu munitionieren. Sobald dann der ADAC mehr Infos hat geht der Tanz mit VW über meinen Anwalt weiter...

Ich denke, das sollte es uns Wert sein, um ein Gegengewicht zur "Aussitz"-Taktik von VW zu bilden....

Danke schön -
fenderwurst