

VTG Defekt

Beitrag von „Forsti“ vom 24. Januar 2007 um 10:42

Das schon ausführlich beschriebene Thema gibt mir noch keine Klarheit wie man den Fehler (Ruckeln bei engen Kurven, komischerweise mehr rechts als links) wirklich klarmacht. Ist es der Stellmotor, das VTG , beides ??? Selbstprüfung möglich ? Muß es VW unter Garantie tauschen, da Konstruktionsfehler ? Welche Werkstatt in Niederösterreich könnte da kompetent aufgrund Ihrer Erfahrungen damit helfen ?

V10 TDI 49000KM BJ2003

Beitrag von „moose“ vom 24. Januar 2007 um 11:08

Der beschriebene Effekt, der bei mir nach etwa 30 Tkm auftrat, ist bei mir im Rahmen der bereits mehrfach diskutierten "Modellpflegeaktion" Ende 2006 kostenfrei behoben worden. Das Fahrzeug war zu diesem Zeitpunkt zweieinhalb Jahre alt; das Angebot von VW über ein ganzes Paket kostenfreier Pflegemaßnahmen kam unaufgefordert.

Ich hatte mir gar nicht so viele Gedanken darueber gemacht, sondern auf schlechte bzw. abgefahrene Reifen getippt. Das Ruckeln war mir ja auch nur in der TG bzw. bei anderen extremen Rangierereien aufgefallen. Nach der Aktion habe ich gefragt, was genau im Rahmen der bei meinem Wagen immerhin fast drei Tage währenden Aktion gemacht worden sei: in der langen Liste fand sich u.a. die Aussage "Verteilergetriebe neu programmiert(!)". Auf Nachhaken erklärte mir der Meister, dass man u.U. beim Rangieren und auch bei langsamer Fahrt eben jenes Ruckeln feststellen würde, was nunmehr erledigt sei - und siehe: in der TG ruckelte auch nichts mehr. Allerdings habe ich mittlerweile bei extremen Elenschlägen wieder so ein ganz, ganz leichtes Ruckeln auf dem glatten TG-Boden; das ist mir aber wie schon früher ziemlich wurscht.

Beitrag von „agroetsch“ vom 29. Januar 2007 um 12:07

[Zitat von Forsti](#)

Das schon ausführlich beschriebene Thema gibt mir noch keine Klarheit wie man den Fehler (Ruckeln bei engen Kurven, komischerweise mehr rechts als links) wirklich klarmacht. Ist es der Stellmotor, das VTG , beides ??? Selbstprüfung möglich ? Muß es VW unter Garantie tauschen, da Konstruktionsfehler ? Welche Werkstatt in Niederösterreich könnte da kompetent aufgrund Ihrer Erfahrungen damit helfen ?

V10 TDI 49000KM BJ2003

Hallo,

das alte VTG (im Einsatz so bis 2005-2005?) ist sicher ein Konstruktionsfehler. Hat mir mein 😊 damals genauer erklärt. Beim meinem R5 (MJ2004, EZ 11/2003) wurde es Anfang 2005 getauscht auf die "neuere" Variante.

Beitrag von „Porto“ vom 29. Januar 2007 um 21:45

Ich halte dieses ganz leichte Ruckeln bei Volleinschlag und glattem Untergrund für normal. Meiner macht das auch. Ich brauche die Lenkung nur ganz wenig vom Anschlag wegnehmen und schon ist es nicht mehr da.

Beitrag von „parik“ vom 4. September 2010 um 12:44

Ein ähnliches Ruckeln habe ich gestern ebenso entdeckt.

Mit dem Lenkrad bis auf den Anschlag Ruckelt es - **aber nur rückwärts** (also sehr langsam, zb. beim ausparken) - vorwärts spüre ich dagegen gar nichts. Gilt gleich für rechts und links.

Eine Idee, was das zu bedeuten hat?

(V6 TDI, BJ 2005, 60000 km)

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 4. September 2010 um 22:41

Ich vermute es hat was mit der Servolenkung zu tun. Im Endanschlag und bei vollem Druck wird das Rubbeln wahrscheinlich aufkommen. Kenne ähnliche Geschichte von meinem damaligen VR6 und bei unserem T meine ich diese Phänomen auch schon festgestellt zu haben. Werde dies aber nochmals genau testen!

LG
Manu

Beitrag von „SOA“ vom 5. September 2010 um 09:40

Lenkung kann ich mir eigentlich nicht vorstellen. Das Einzige was im Vollanschlag passiert ist, dass die Servopumpe voll fördert und das Öl warm wird.

Hört sich für mich eher nach Verspannungen im Triebstrang an.

Beitrag von „Mako“ vom 5. September 2010 um 12:51

Meiner Kenntnis nach ist es nicht sehr fördernd für die Komponenten der Lenkung das Lenkrad allzulange auf Anschlag zu halten.

Beitrag von „ap11“ vom 5. September 2010 um 12:59

Zitat von Mako

Meiner Kenntnis nach ist es nicht sehr fördernd für die Komponenten der Lenkung das Lenkrad allzulange auf Anschlag zu halten.

steht meines Wissens sogar im Handbuch ,dass man genau das nicht machen soll

Gruß

Beitrag von „SOA“ vom 5. September 2010 um 13:09

Äh ja, so ist es. War auch nicht so gemeint.

Im Gegenteil ist Vollanschlag in Verbindung mit hohen Drehzahlen die effektivste Methode eine Lenkhilfepumpe zu zerstören.

Abhilfe ist einfach: Bis zum Anschlag lenken und wieder ganz leicht zurückdrehen oder den Zustand nur kurz aufrecht erhalten und sehr langsam ohne Gas rollen.

Ich meine das hatten wir hier auch irgendwo schon einmal in epischer Breite.

Viele Grüße

Sven