DPF-Tausch nach ca. 120tkm zwingend?

Beitrag von „JH-W12“ vom 31. Oktober 2008 um 11:25

Hallo werte Gemeinde.

Ich habe an anderer Stelle gelesen, daß die beiden DPF beim V10 TDI nach ca. 120tkm gewechselt werden müssen. Dieses soll mit Kosten in Höhe von > 4T€ verbunden sein. Ist diese Info richtig

Wenn ja, dann wären das ja Kosten in Höhe von Euro 0,04 pro Kilometer bzw. Euro 4,- pro 100km

Betrifft die Austauschproblematik ggfs. auch die anderen TDI´s?

Beitrag von „khclp“ vom 31. Oktober 2008 um 12:19

> Zitat von JH-W12
>
> Hallo werte Gemeinde.
>
> Ich habe an anderer Stelle gelesen, daß die beiden DPF beim V10 TDI nach ca. 120tkm gewechselt werden müssen. Dieses soll mit Kosten in Höhe von > 4T€ verbunden sein. Ist diese Info richtig
>
> Wenn ja, dann wären das ja Kosten in Höhe von Euro 0,04 pro Kilometer bzw. Euro 4,- pro 100km
>
> Betrifft die Austauschproblematik ggfs. auch die anderen TDI´s?
>
> Alles anzeigen

Na da bin ich ja froh das ich keinen DPF habe:D

Wenn das stimmen sollte ist das ja der Hit des Tages

Gruß Kurt

Beitrag von „Andre86“ vom 31. Oktober 2008 um 14:03

Ich hab zwar 'nur' den halben Motor und keinen DPF, aber wenn der genannte Preis tatsächlich stimmt, dann wird es ja auch für die R5's ziemlich teuer. Aber wieso kostet denn z.B. die Umrüstung bzw. Einbau eines DPF um die 700€, die Erneuerung aber ca. 2000 € (bei Annahme halber Motor => halber Preis).

Beitrag von „JH-W12“ vom 31. Oktober 2008 um 15:56

> Zitat von Andre86
>
> Aber wieso kostet denn z.B. die Umrüstung bzw. Einbau eines DPF um die 700€, die Erneuerung aber ca. 2000 € (bei Annahme halber Motor => halber Preis).

Zur Instandhaltung/Austausch der ab Werk verbauten beiden DPF´s muß angeblich beim V10 der Motor ausgebaut werden. Die original DPF´s sollen - laut Fremdquelle - angeblich bei VW Euro 1.200,- zzgl. MwSt. pro Stück kosten.

Beitrag von „bluwe“ vom 31. Oktober 2008 um 20:24

> Zitat von JH-W12
>
> Hallo werte Gemeinde.
>
> Ich habe an anderer Stelle gelesen, daß die beiden DPF beim V10 TDI nach ca. 120tkm

> gewechselt werden müssen. Dieses soll mit Kosten in Höhe von > 4T€ verbunden sein. Ist diese Info richtig
>
> Wenn ja, dann wären das ja Kosten in Höhe von Euro 0,04 pro Kilometer bzw. Euro 4,- pro 100km
>
> Betrifft die Austauschproblematik ggfs. auch die anderen TDI´s?
>
> Alles anzeigen

Hallo
habe meinen ab Montag 2 Tage in der Werkstatt (er bekommt ein neues Verteilergetriebe).Da er Ende des Jahres die 120tkm voll hat werde ich mal nachfragen und hier berichten.

Beitrag von „Annakin“ vom 1. November 2008 um 14:51

> Zitat von bluwe
>
> Hallo
> habe meinen ab Montag 2 Tage in der Werkstatt (er bekommt ein neues Verteilergetriebe).Da er Ende des Jahres die 120tkm voll hat werde ich mal nachfragen und hier berichten.

Ich drück die Daumen. Genau den hier:

Spass beiseite: kannst ja mal generell das Thema ansprechen. Vielleicht auch für die Sechszylinderkandidaten und die armen halben Portionen wie mich mit den halben Motoren.

Beitrag von „bluwe“ vom 1. November 2008 um 20:43

> Zitat von Annakin
>
> Ich drück die Daumen. Genau den hier:
>
> Spass beiseite: kannst ja mal generell das Thema ansprechen. Vielleicht auch für die Sechszylinderkandidaten und die armen halben Portionen wie mich mit den halben Motoren.

Hallo
danke fürs Daumen drücken.Werde nachfragen und berichten.Bekomme auch einen E-Wagen für die Rep.dauer.

Beitrag von „Touaregdriver“ vom 2. November 2008 um 15:11

> Zitat von Andre86
>
> Ich hab zwar 'nur' den halben Motor und keinen DPF, aber wenn der genannte Preis tatsächlich stimmt, dann wird es ja auch für die R5's ziemlich teuer. Aber wieso kostet denn z.B. die Umrüstung bzw. Einbau eines DPF um die 700€, die Erneuerung aber ca. 2000 € (bei Annahme halber Motor => halber Preis).

Hallo,

warum sollte der Austausch 2000,- EUR kosten, wenn die Nachrüstung nur ca. 700,- EUR gekostet hat? Ist doch irgendwo unlogisch, oder?

Gruß Jürgen

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 2. November 2008 um 15:31

> Zitat von Touaregdriver

> Hallo,
>
> warum sollte der Austausch 2000,- EUR kosten, wenn die Nachrüstung nur ca. 700,- EUR gekostet hat? Ist doch irgendwo unlogisch, oder?
>
> Gruß Jürgen

Hallo,

bin zwar kein Technik-freak, aber die Nachrüst-Filter sind doch sog. offene Systeme und überhaupt nicht mit den ab Werk verbauten zu vergleichen - oder ? Daher vermutlich auch der Unterschied.

Beitrag von „bluwe“ vom 3. November 2008 um 20:25

Hallo
mein Dicker weilt seit heut beim :).Habe auch direkt nachgefragt ob und wann genau der Filter gewechselt werden müsste.Unser Meister allerdings wollte nix verkehrtes sagen und will morgen bescheid geben,also Geduld bitte.

Beitrag von „Annakin“ vom 3. November 2008 um 21:53

> Zitat von bluwe
>
> Hallo
> mein Dicker weilt seit heut beim :).Habe auch direkt nachgefragt ob und wann genau der Filter gewechselt werden müsste.Unser Meister allerdings wollte nix verkehrtes sagen und will morgen bescheid geben,also Geduld bitte.

Hoffen wir das beste.
Habe allerdings erst 19000 km drauf und somit noch etwas Zeit.
Das ist halt der Vorteil bei den halben Motoren: die sind halt etwas langsamer und somit kriegt man auch langsamer die km drauf!

Beitrag von „Kong Racer“ vom 3. November 2008 um 21:58

Hallo,

das Thema ist schon desöfteren zur Argumentation gekommen. Wie gesagt, die Pumpe Düse Technik ist nicht für den DPF entwickelt worden. Deshalb stirbt langsam und leider die Produktion und Weiterentwicklung dieser Technik.

Gruß
Niels

Beitrag von „DerElektriker“ vom 4. November 2008 um 15:27

> Zitat von Kong Racer
>
> Hallo,
>
> das Thema ist schon desöfteren zur Argumentation gekommen. Wie gesagt, die Pumpe Düse Technik ist nicht für den DPF entwickelt worden. Deshalb stirbt langsam und leider die Produktion und Weiterentwicklung dieser Technik.
>
> Gruß
> Niels

Wieso leider?
Je schneller, desto besser.:D
Ich warte schon drauf, daß ich meinen PD-R5 gegen eine schicken Common-Rail-Diesel tauschen kann.

Die Drehmomentkurve bei der PD ist einfach lausig, finde ich...

Gruß

Thilo

Beitrag von „rel“ vom 4. November 2008 um 15:45

Hallo,
ich verstehe Eure Aufregung nicht.
Habe mit meinem R5DPF 120TKM und mindestens das 3. Filter. War bisher das einzige Problem. Gegenüber dem Vorgänger ohne DPF und 30TKM Wartungsintervall darf ich jetzt alle 20TKM zum KD und zwischendurch ermahnen mich gelegentliche Blinkorgien im Kombi doch wieder mal die Abgaswerkstatt aufzusuchen oder sofort stehen zu bleiben, etc. Daran gewöhnt man sich mit der Zeit. Beim 1. Besuch wird entschieden ob man die Blinklichter anderweitig zurücksetzen kann oder das DPF gewechselt werden muss. Dann wirds bestellt und beim 2. Besuch eingebaut. Falls dabei etwas zerstört wird ist dann noch ein 3. Besuch notwendig. Wenn es Treg ohne DPF gäbe, ich würde lieber den nehmen. Ansonsten Null Probleme und Matsch Fun.

Gruß

rel

Beitrag von „DerElektriker“ vom 4. November 2008 um 17:27

> Zitat von rel
>
> Hallo,
> ich verstehe Eure Aufregung nicht.
> Habe mit meinem R5DPF 120TKM und mindestens das 3. Filter. War bisher das einzige Problem. ...
>
> rel

Hallo rel,

wo Du recht hast, hast Du recht...
Der eine tauscht laufend Lampen, der andere eben den DPF.

Wird der eigentlich schon als Verschleißteil geführt, oder geht das dann über die Garantie bzw. Gebrauchtwagengarantie?

Gruß

Thilo

Beitrag von „rel“ vom 4. November 2008 um 17:43

...da gibt´s wohl noch Probleme, meint der Freundliche

Gruß

rel

Beitrag von „dummytest“ vom 4. November 2008 um 17:51

> Zitat von DerElektriker
>
> Wird der eigentlich schon als Verschleißteil geführt, oder geht das dann über die Garantie bzw. Gebrauchtwagengarantie?

gute Frage....

wenn im offiziellen VW-Serviceheft ein Tauschintervall steht (bzw. ein erster Prüfzeitpunkt definiert ist), dann müsste der Filter doch eigentlich auf Garantie getauscht werden, wenn er deutlich früher fällig wird (dann ist er doch an sich defekt....).
Ich stelle mir gerade einen defekten Bremsbelag (ist ja nun wirklich ein typisches Verschleissteil) vor, der bei 2000km sich plötzlich "auflöst" und den Belag verliert, das müsste

doch dann ein Garantiefall sein.

Bei der Gebrauchtwagengarantie habe ich da aber so meine Bedenken, ist es nicht so, dass dort die Teile genau aufgeführt werden, die die Garantie mit abdeckt ?

Beitrag von „Annakin“ vom 4. November 2008 um 21:34

> Zitat von rel
>
> Hallo,
> ich verstehe Eure Aufregung nicht.
> Habe mit meinem R5DPF 120TKM und mindestens das 3. Filter. War bisher das einzige Problem. Gegenüber dem Vorgänger ohne DPF und 30TKM Wartungsintervall darf ich jetzt alle 20TKM zum KD und zwischendurch ermahnen mich gelegentliche Blinkorgien im Kombi doch wieder mal die Abgaswerkstatt aufzusuchen oder sofort stehen zu bleiben, etc. Daran gewöhnt man sich mit der Zeit. Beim 1. Besuch wird entschieden ob man die Blinklichter anderweitig zurücksetzen kann oder das DPF gewechselt werden muss. Dann wirds bestellt und beim 2. Besuch eingebaut. Falls dabei etwas zerstört wird ist dann noch ein 3. Besuch notwendig. Wenn es Treg ohne DPF gäbe, ich würde lieber den nehmen. Ansonsten Null Probleme und Matsch Fun.
>
> Gruß
>
> rel
>
> Alles anzeigen

Da kannst Du ja noch froh sein. Ich hatte meinen 3. DPF schon bei 18000km drin...
Blinkorgien usw. gabs dazwischen auch, auch das Notprogramm sagte oft "Hallo".
Letztendlich stellte sich heraus, dass der Turbolader undicht war und so das Öl vom Lader den DPF beschädigt hatte. Nach dem Austausch des Turbos war alles doppelt ok. Doppelt weil 1. das Auto nicht mehr gerußt hat und 2. ich die Nase voll hatte und das Teil verkauft habe.
Jetzt habe ich einen R5 GP und das Intervall liegt immer noch bei 30000km (derzeitiger KM-Stand 19500 km).

Beitrag von „DerElektriker“ vom 5. November 2008 um 12:24

> Zitat von dummytest
>
> ...
> Ich stelle mir gerade einen defekten Bremsbelag (ist ja nun wirklich ein typisches Verschleissteil) vor, der bei 2000km sich plötzlich "auflöst" und den Belag verliert, das müsste doch dann ein Garantiefall sein.
>
> Bei der Gebrauchtwagengarantie habe ich da aber so meine Bedenken, ist es nicht so, dass dort die Teile genau aufgeführt werden, die die Garantie mit abdeckt ?

Ja, aber dann ist die Frage: Welche Garantie bzw. Gewährleistung?
Wenn der Belag sich auflöst, hat das mit der Fahrzeug-GA/GW nichts zu tun, sondern läuft vermutlich über die Verantwortung der Werkstatt, die Dir den Belag verkauft hat.
(OK, ist für Dich dasselbe, aber die Frage stellt sich bei dem DPF dann schon)

Wenn das nicht 100% klar ist, könnte ich mir vorstellen, daß da Diskussionen fällig werden...

Bei der GW-Garantie gibt es sogar eine lange Liste mit Ausschlüssen.
Es wäre schon einfacher, wenn die schreiben würden, was drin ist. Dann wär die Liste wahrscheinlich kürzer und übersichtlicher

Interessanterweise schließen die nämlich nicht nur die Verschleißteile aus, sondern wie ich vermute auch die, die beim Wechsel der Verschleißteile kaputt gehen könnten.
Z.B. Thema Scheinwerfer: Leuchtmittel sind nicht mit drin, damit aber auch das Scheinwerfergehäuse, weil das ja beim Wechsel der LM kaputt gehen könnte (hatte ich gerade)

Wenn man boshaft ist (also so wie ich :D) kommt man auch schon mal auf den Gedanken, daß die auch Teile ausschließen, die als Schwachstelle bzw. Kinderkrankheit bekannt sind.
Allerdings gibt es einige Beispiele, die anderes belegen.
Insofern darf man dann doch nicht allzu boshaft sein.

Die GW-Garantie ist dann doch nicht so verkehrt und macht sich allemal bezahlt.
Für den Rest gibt es ja dann noch die Kulanz, die Teil-/Vollkasko und gewaltsames Überreden der Werkstatt

Gruß

Thilo

PS: Das Thema undichter Turbo macht mich gerade nachdenklich. Mein R5 ist etwas durchzugsschwach und rußt, was ich aber bisher dem PD-System zugeschrieben habe.
Sollte ich bei der nächsten Inspektion mal den Turbo überprüfen lassen?

Beitrag von „bluwe“ vom 6. November 2008 um 09:34

Hallo zusammen
habe eben die Info vom bekommen .Der Partikelfilter muss alle 120tkm gewechselt werden,allerdings ausschl. beim V 10 TDI m. DPF.Nur dieser hat ein sog. geschlossenes System mit 2 Filtern.Ein Filter kostet 1400€,hinzu kommt die Neubefüllung des Additivtanks plus Arbeit.Um es kurz zu machen alles in allem rd. 3000€!
Was meinen T betrifft , das E-Teil war defekt beim angekommen,das neue E-Teil kommt frühestens am 10.Nov. .Einziger Trost der Ersatzwagen,ein Phaeton V 10 TDI mit allem vor und zurück...

Beitrag von „NLV10TDI“ vom 6. November 2008 um 21:16

Haben alle V10 TDI eine DPF/ Additivtank?
Habe heute meins abgeholt - 350 Km mich ein Lächeln von Ohr zu Ohr gefahren- also bin noch nicht ganz im Bilde wie Ihr. Meins ist von Juli 2004, und hat 70K drauf.

Danke für euer antwort,

Pieter

Beitrag von „bluwe“ vom 7. November 2008 um 10:50

Hallo Pieter
keine Angst,Dein Dicker hat noch kein DPF,folglich auch kein Additivtank .Viel Spass mit Deinem Neuen.

Tot ziens

Beitrag von „GGue1313“ vom 7. November 2008 um 12:21

> Zitat von bluwe
>
> ... .Einziger Trost der Ersatzwagen,ein Phaeton V 10 TDI mit allem vor und zurück...

Und? Wie war es?

Beitrag von „bluwe“ vom 7. November 2008 um 12:40

> Zitat von GGue1313
>
> Und? Wie war es?

Mein Vater fährt seit 2004 Phaeton,seit Jan.07 einen V6 TDI,vorher V10 TDI.Der V6er macht einfach keinen Spass...,der V10 ist schon der bessere Motor für den Phaeton.Mir pers. ist er zu nah an der Strasse,fahre lieber meinen T,obwohl er schon überaus bequem ist.

Beitrag von „bluwe“ vom 2. April 2009 um 11:33

Hallo zusammen
meiner ist seit heut morgen in der Werkstatt,die 120er ist fällig.Bin mal gespannt ob das Diagnosegerät den Filterwechsel empfiehlt.Wenn nicht hab ich noch ein paar tausend km Galgenfrist oder besser gesagt Zeit zum sparen...:D

Beitrag von „helli“ vom 26. Oktober 2009 um 13:31

Also das ganze is jetzt ca. nen Montat her. Hab nen Termin ausgemacht für die 120.000km Inspektion komm hin bekomme nen Leihwagen. Alles bestens. 2 Std später bekomm ich einen Anruf das die beiden DPF voll sind und gewechselt werden müssen. Kosten insgesamt mit Service 5000,- ich mein Service JA Filter NEIN!

Am nächsten Tag fahr ich wieder zum Händler und er meint ich müsse hier bitte unterschreiben das ich die Filter nicht wolle und Schlüssel gäbe er mir nicht solange ich das nicht unterschreiben wolle.

Gut Service gezahlt nach Hause gefahren ohne zu Unterschreiben. Brief an VW geschrieben. Das es eine Unverschämtheit is bei 120.000km nen halben klein Wagen an Service zu zahlen und vorher nicht darauf hingewiesen wurde. Brief von VW ja sie wären bei Verkaufsgespräch nicht dabei gewesen... und außerdem würde der Austausch im Serviceheft stehen. Ich hab ihnen dann mitgeteilt ab wann man denn das Serviceheft bekommt... ab dem Tag an dem das Auto bezahlt ist! Sie das müsse ich mit dem Händler regeln.
So jetzt ist meine Frage was ihr an meiner Stelle machen würdet. Ich sehe nicht ein 5000 € zu zahlen. Normal fahre ich die 120.000 km in einem Jahr. Nochdazu steht ja im Serviceheft das man die Filter bei 90.000km überprüfen soll wie viel Gramm schon drin sind. Wurde allerdings nicht gemacht.

Über eure Ratschläge bzw. Tipps wäre ich euch sehr dankbar.
Gruß helli

Beitrag von „EzioS“ vom 26. Oktober 2009 um 13:41

> Zitat von helli
>
> ....Über eure Ratschläge bzw. Tipps wäre ich euch sehr dankbar....

Ja, in der Tat ist das eine Schweinerei. Mir war bevor ich mir einen Dicken gegönnt habe durchaus klar, daß die Inspektionen richtig ins Geld gehen, daher wurden bei Vetragsunterschrift meine Inspektionen vom auch inkludiert.

Wünsche Dir und Deinem Anwalt viel Glück.

Beitrag von „musher“ vom 26. Oktober 2009 um 14:47

Bei den Preisen bin ich froh,nur den HALBEN Motor ohne DPF zu haben

LG Mario

Beitrag von „juma“ vom 26. Oktober 2009 um 15:02

Servus,

zuerst mal herzlich willkommen hier bei uns im Forum!

Ich hoffe, wir werden noch einiges von dir lesen.

> Zitat von helli
>
> [...]Über eure Ratschläge bzw. Tipps wäre ich euch sehr dankbar.[...]

Also aus meiner Sicht gibt es nur eines: Zahlen oder unterschreiben.
Dass die beiden DPFer getauscht werden müssen, ist ja nunmal bekannt (steht im Serviceheft) und muss (vermutlich im Gegensatz zur Versicherungswirtschaft bei ähnlichen Konstellationen) auch nicht gesagt werden. Der sagt dir ja auch nicht, dass du bei abgefahrenen Reifen diese wechseln musst.
Wenn du das Risiko eingehen willst, dann unterschreibe und nehm ihn mit, ansonsten bleibt dir nur der saure Apfel.
Aber mal ehrlich, bevor ich mir so ein Auto zulege, erkundige ich mich doch über die mich zu erwartenden Inspektionskosten einschließlich der im regelmäßigen Turnus durchzuführenden Arbeiten?

Das soll nicht belehrend rüber kommen, ist nur meine Meinung!

Beitrag von „Ikkke“ vom 26. Oktober 2009 um 16:25

ICh hab 500km vor den 120tkm neuen tüv mit au gemacht und es wurden mir beste au werte bestätigt also fahr ich da auch erstmal weiter und hab bisher keine Probleme (hoffe des bleibt so)

achja mein Händler sagte mir aber was von ca 3000 euro und hinter vorgehaltender Hand das der des auch net wechseln würde.....

Beitrag von „Blackhawk“ vom 26. Oktober 2009 um 16:33

> Zitat von helli
>
> Gut Service gezahlt nach Hause gefahren ohne zu Unterschreiben. Brief an VW geschrieben. Das es eine Unverschämtheit is bei 120.000km nen halben klein Wagen an Service zu zahlen und vorher nicht darauf hingewiesen wurde. Brief von VW ja sie wären bei Verkaufsgespräch nicht dabei gewesen... und außerdem würde der Austausch im Serviceheft stehen. Ich hab ihnen dann mitgeteilt ab wann man denn das Serviceheft bekommt... ab dem Tag an dem das Auto bezahlt ist! Sie das müsse ich mit dem Händler regeln.

Ähm - das Serviceheft gehört immer zum Fahrzeug und ist in der Bordmappe.

Dort werden ja auch die absolvierten Service bzw. Zusatzarbeiten eingetragen.

Auch gelten die Einträge für die Mobilitätsgarantie und daher braucht man dieses Heft immer im Fahrzeug.

Das mit den DPF beim V10 steht dort dezitiert drin.

Da hast Du seeeeehr schlechte Karten.

Beitrag von „helli“ vom 26. Oktober 2009 um 18:45

So danke euch erstmal für die schnellen Antworten. Muss jetzt dann mal schaun was ich mache. Halte euch aber auf jeden fall auf dem laufenden.
grüße vom wörthsee

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 26. Oktober 2009 um 19:29

Hallo,

der Wechsel der DPF bei 120 TKm betrifft doch nur die V10 TDI oder auch die V6TDI?

Beitrag von „PoldyA4“ vom 26. Oktober 2009 um 19:39

Nur die V10.

Beim R5 wird bei 120 TKM irgendeine Torsionskupplung oder so gewechselt.

Beitrag von „bluwe“ vom 26. Oktober 2009 um 19:42

Hallo Michael

ausschließlich V 10. (lt Aussage meines Meisters,vielleicht kann unser Günter das bestätigen!?(@blackhawk)

Beitrag von „Blackhawk“ vom 26. Oktober 2009 um 19:56

> Zitat von bluwe
>
> Hallo Michael
>
> ausschließlich V 10. (lt Aussage meines Meisters,vielleicht kann unser Günter das bestätigen!?(@blackhawk)

Scheinbar hat sich noch niemand das Serviceheft angesehen

Alle 90.000 km wird beim V10TDI der DPF geprüft
Bei Fzg. mit eine Fahrleistung von mehr als 90.000 km in 4 Jahren wird das alte Additiv abgesaugt und neu befüllt.
Je nach Aschebildung kann u.U. bereits der DPF gewechselt werden (läßt sich nicht freibrennen).

Alle 120.000 km wird der DPF beim V10TDI gewechselt.

Alle 150.000 km wird beim R5TDI der Aschegehalt gemessen und u.U. der DPF gewechselt (wenn er sich nicht mehr freibrennen läßt)
Das gilt aber **nicht** bei nachgerüsteten DPF!

Beitrag von „bluwe“ vom 26. Oktober 2009 um 20:01

Günter
und wie sieht das beim V 6TDI aus?Bei meinem wurde zum 3.mal das Additiv aufgefüllt...hat jetzt knapp 165tkm runter...

Beitrag von „Blackhawk“ vom 26. Oktober 2009 um 20:15

> Zitat von bluwe
>
> Günter
> und wie sieht das beim V 6TDI aus?Bei meinem wurde zum 3.mal das Additiv aufgefüllt...hat jetzt knapp 165tkm runter...

Der V6TDI hat zwar den DPF -ist ein anderes System.

Kein Additiv, kein DPF - Wechsel nach Plan (außer wenn kaputt)

Beitrag von „ak0303“ vom 26. Oktober 2009 um 22:34

> Zitat von Blackhawk
>
> Der V6TDI hat zwar den DPF -ist ein anderes System.
>
> Kein Additiv, kein DPF - Wechsel nach Plan (außer wenn kaputt)

Hallo,

gibt es da einen Unterschied zwischen V6 TDI 224 PS und V6 TDI 239 PS? oder haben die alle beide kein Additiv?

Beitrag von „Blackhawk“ vom 26. Oktober 2009 um 22:38

> Zitat von ak0303

> Hallo,
>
> gibt es da einen Unterschied zwischen V6 TDI 224 PS und V6 TDI 239 PS? oder haben die alle beide kein Additiv?

Hallo,

Additiv hat nur der V10TDI

Beitrag von „ak0303“ vom 26. Oktober 2009 um 22:43

> Zitat von Blackhawk
>
> Hallo,
>
> Additiv hat nur der V10TDI

Ok also muss beim V6 TDI logischerweise nichts gewechselt werden

---

Beitrag von „Stein“ vom 27. Oktober 2009 um 06:12

Liegt vielleicht auch daran das es ein AUDI Motor ist.

Gruß
Eric

Beitrag von „steffenson007“ vom 4. November 2009 um 07:25

Ich bin jetz auch bei 118000km und mache mir schon gedanken uber den dpf.
Muss ja auch sagen das ich 90% autobahn fahre,das ist doch auch ein unterschied oder nicht?
Wass passiert wann die grenswerte erreicht sein?

Beitrag von „owolter“ vom 4. November 2009 um 08:56

Die Regenerationshäufigkeit spielt sicher eine Rolle bei der Alterung.
Über der Zeit (Laufleistung) lagern sich im DPF Ascherückstände ab. Dies führt dazu, dass in immer kürzeren Abständen regeneriert werden muß.
Durch die steigende Aschebeladung steigt der Gegendruck in der Abgasanlage. Dadurch ändert sich z.B. das Druckniveau über ATL. Für den gleichen Ladedruck muß die Drehzahl des ATL immer höher steigen. Da die Drehzahl des ATL nicht überwacht wird, kann es dann zu Überdrehzahlen kommen und der ATL wird langsam geschädigt. Wenn dieser dann ausfällt, wird es richtig teuer. Desweiteren erhöht sich mit steigendem Abgasgegendruck die Belastung des Motors. Die Ausschubarbeit steigt, wodurch bei gleicher abzugebender Leistung mehr Kraftstoff eingespritzt werden muß.
Aus diesem Grund erfolgt beim V10 bei 90Tkm eine Kontrolle der DPF (gegebenenfalls Austausch) und bei 120Tkm der Austausch.

Beitrag von „JH-W12“ vom 4. November 2009 um 09:31

@ owolter:

Vielen Dank für die sehr fachmännische Auskunft. Damit dürften sich alle zukünftigen Diskussionen über die Sinnhaftigkeit des DPF-Austausches wohl erledigt haben.

Alternativ steht dann wohl nur noch der Wechsels des kompletten Motors inkl. Nebenagregaten ab ca. 130tk Laufleistung zur Debatte...

[OT]Da lobe ich mir dann doch die Wartungsfreundlichkeit des W12: Alle 60.000 km mal kurz 12 Zündkerzen tauschen und ansonsten nur alle 500km 100 Liter SuperPlus ergänzen [/OT]

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 4. November 2009 um 15:12

Hallo,

eine sehr gute Erklärung des Sachverhaltes. Jetzt verstehe ich zudem, warum V10 mit relativ hoher Laufleistung (>100 Tkm) zum vergleichbarem V6 TDI häufig günstiger sind --> das sind schon einmal EUR 4000,-- für den DPF-Tausch eingepreist

---

Beitrag von „No8ody“ vom 14. Januar 2010 um 15:52

Also folgendes:
Bekannter ist Meister bei Vw, der sagt völliger blodsinn den bei 120 tkm rauszuwerfen. Der wird da gereinigt und der Aschewert wird komplett runtergefahren und dann fährt man den weiter.Er sagt sie haben einen Kunden der hat 270 auf der Uhr und den ersten Filter drinne. Allesdings muss er alle 120 gereinigt (Aschewert runtergefahren) werden! Ich selbst habe auf meinem V10 erst 90 tkm runter habe sowieso noch was Zeit
außerdem hatt man mich aufgeklärt, dass Grundsätzlich die Dpf sowieso gereinigt werden müssen egal ob original oder nachgerüstet irgendwann sind die vol (klingt ja logisch)

Beitrag von „owolter“ vom 15. Januar 2010 um 09:30

> Zitat von No8ody
>
> Also folgendes:
> Bekannter ist Meister bei Vw, der sagt völliger blodsinn den bei 120 tkm rauszuwerfen. Der wird da gereinigt und der Aschewert wird komplett runtergefahren und dann fährt man den weiter.Er sagt sie haben einen Kunden der hat 270 auf der Uhr und den ersten Filter drinne. Allesdings muss er alle 120 gereinigt (Aschewert runtergefahren) werden! Ich selbst habe auf meinem V10 erst 90 tkm runter habe sowieso noch was Zeit
> außerdem hatt man mich aufgeklärt, dass Grundsätzlich die Dpf sowieso gereinigt werden müssen egal ob original oder nachgerüstet irgendwann sind die vol (klingt ja

> logisch)

Sorry, aber was Dein Meister da erzählt ist völliger Blödsinn.
Die Asche bekommt man aus den verwendeten DPF´s nicht heraus. Den kann man nicht runterfahren. Man kann nur den Ruß runterfahren. Das ist dann die normale oder Zwangsregeneration.
Wenn er versucht den DPF mit dem Hochdruckreiniger zu spülen wird der Erfolg sehr begrenzt sein.
Wie schon geschrieben wird die Häufigkeit des Regenerationsbetriebes immer weiter ansteigen, da der Druckverlust über DPF immer größer wird.

Beitrag von „ap11“ vom 15. Januar 2010 um 10:13

Komisch,dass außer dem besagten Meister noch kein kluger Kopf auf eine so einfache Idee gekommen ist?Könnte man ja reich werden mit so einem Konzept.

Alex.

Beitrag von „No8ody“ vom 15. Januar 2010 um 11:18

Taja,
wird schon was dran sein:-) wie gesagt ich habe noch 30tkm wenns soweit ist werden wir es ja sehen 🙂

Gruß Kev

Beitrag von „ap11“ vom 15. Januar 2010 um 13:31

Na dann mal rein ins Auto und Kilometer schrubben-bin gespannt

Alex.

Beitrag von „No8ody“ vom 15. Januar 2010 um 13:59

Ich fahre sowieso genug habe den Dicken jetzt 3 Monat und schon 12tkm geschrubbt
Hatt denn hier einer von ech überhaupt beim V10 schon die Filter gewechselt?

Beitrag von „juma“ vom 15. Januar 2010 um 14:07

Servus,

> Zitat von No8ody
>
> [...]Hatt denn hier einer von ech überhaupt beim V10 schon die Filter gewechselt?

vermutlich so ziemlich alle, die die 120TKm überschritten haben...

Beitrag von „EzioS“ vom 15. Januar 2010 um 14:08

Sehen werden wir auch die erstaunten Gesichter und Beiträge, falls mal ein Motorschaden eintritt und VW die Analyse mit den Worten beendet: "Servicepunkte nicht eingehalten, wir zahlen den Motor nicht."

Beim V10er schlagen dann nämlich 20.000 Euro (oder mehr) zu Buche.

Volkswagen denkt sich bei einem DPF Tausch schon etwas.....!?

Lustig ist es wieder zu beobachten, welches Halbwissen verbreitet wird.....von jemandem der jemanden kennt, der wiederrum was gehört hat.

Beitrag von „No8ody“ vom 15. Januar 2010 um 15:09

Am liebsten würde ich das Ding eh ausbauen braucht kein mensch so ein mist! Hätte ich direkt nochmal 50 Ps mehr

---

Beitrag von „Blackhawk“ vom 15. Januar 2010 um 15:44

> Zitat von No8ody
>
> Am liebsten würde ich das Ding eh ausbauen braucht kein mensch so ein mist! Hätte ich direkt nochmal 50 Ps mehr

Wer´s glaubt .....

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 15. Januar 2010 um 19:16

> Zitat von EzioS
>
> ...
>
> Lustig ist es wieder zu beobachten, welches Halbwissen verbreitet wird.....von jemandem der jemanden kennt, der wiederrum was gehört hat.
>
> Alles anzeigen

Hallo,

nicht böse sein, aber genau dieses Szenario habe ich befürchtet. Fahranfänger kaufen sich günstige V10 und lassen diese nicht vorschriftsmässig warten, da die finanzielle Basis fehlt. Wahrscheinlich werden dann noch die Bremsklötze aus Hünermist, die es bei ebay gibt, verbaut

---

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. Januar 2010 um 20:09

> Zitat von Ex-Audifahrer
>
> nicht böse sein, aber genau dieses Szenario habe ich befürchtet. Fahranfänger kaufen sich günstige V10 und lassen diese nicht vorschriftsmässig warten, da die finanzielle Basis fehlt. Wahrscheinlich werden dann noch die Bremsklötze aus Hünermist, die es bei ebay gibt, verbaut

Hallo Michael,

genau meine Meinung

Grüße von Stephan

Beitrag von „ap11“ vom 15. Januar 2010 um 20:25

> Zitat von Ex-Audifahrer
>
> Hallo,
>
> nicht böse sein, aber genau dieses Szenario habe ich befürchtet. Fahranfänger kaufen sich günstige V10 und lassen diese nicht vorschriftsmässig warten, da die finanzielle Basis fehlt. Wahrscheinlich werden dann noch die Bremsklötze aus Hünermist, die es bei ebay gibt, verbaut

Und wenn es so wäre-was ist daran schlimm.Besitzer ausgenuddelter V10 werden heilfroh sein ,dass es genau diese Leute gibt. Ansonsten könnten sie ihren alten Dicken im Garten vergraben

Alex.

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 15. Januar 2010 um 20:30

> Zitat von ap11
>
> Und wenn es so wäre-was ist daran schlimm.Besitzer ausgenuddelter V10 werden heilfroh sein ,dass es genau diese Leute gibt. Ansonsten könnten sie ihren alten Dicken im Garten vergraben
>
> Alex.

... es kommt zu einer Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer durch die schlecht gewarteten Fahrzeuge und zu zusätzlichen Umweltbelastungen (siehe Thema):(ggfs. steigen noch die Unfallzahlen und die Versicherungsprämien steigen.

Beitrag von „ap11“ vom 15. Januar 2010 um 20:34

Aber wenn die armen Schweine runtergekommende Kleinwagen ohne kat und mit tropfender Ölwanne fahren würden ,wäre es doch auch nicht besser ?

Und steigende Prämien können wir uns doch solidarisch leisten

Alex.

Beitrag von „PoldyA4“ vom 15. Januar 2010 um 20:45

> Zitat von Ex-Audifahrer
>
> ....ggfs. steigen noch die Unfallzahlen und die Versicherungsprämien steigen....

Das ist für mich auch ein nicht zu unterschätzendes Risiko. Da der Touareg ja nicht gerade so oft verkauft wurde wie der Golf, machen einige Unfälle schon im Verhältniss eine schnellere Steigerung der Versicherungsprämie aus.

Meiner Meinung nach wird sich beim V10 die Streu vom Weizen schon nach einigen Jahren trennen. Wenn neue Reifen und ggf. Neue Bremsen fällig sind, reicht das Weihnachtsgeld nicht mehr

Von "richtigen" Reparaturen mal ganz abgesehen...

Beitrag von „ap11“ vom 15. Januar 2010 um 21:15

Ich glaube kaum,dass der T.reg bei jungen Leuten in mehr als homöopathischen Dosen Beliebtheit erringen wird und halte deshalb das Szenario vom Untergang des heilen V10 Landes für reichlich übertrieben.

Alex.

Beitrag von „No8ody“ vom 16. Januar 2010 um 10:06

Ja genau ihr habt alle recht Reifen kann ich mir nicht leisten und Bremsklötze auch nicht! Darum geht es einfach gar nicht. ich findes das nur total unnötig das man ein Rußfilter bei 120tkm tauschen muss der fett 3100 Euro kostet! Das kann einfach nicht sein. Nicht bei Vw. Bremsklötze usw nicht nicht viel Teurer als bei meinem Audi vorher und wen es Interessiert Reifen habe ich auf menem V10 den 2ten Satz und das juck mich relativ wenig. Ich gehe hart arbeiten und mein V10 ist mein Hobby wenn ich Ihn mir nicht leisten könnte hätte ich Ihn mir nicht gekauft. Außerdem um zurück zu Thema zu kommen, habe bei meinem Vw Händler angerufen und nachgefagt (da wo ich den dicken gekauft habe und warten lass) Der Filter muss bei 120 tkm gewechselt werden, da geht kein weg dran vorbei Also werde ich Ihn in 30tkm wechseln

So jetzt muss ich weiter lernen (Meisterschule)

Vlg Kev

Beitrag von „juma“ vom 16. Januar 2010 um 10:36

Servus,

> Zitat von No8ody
>
> [...]Darum geht es einfach gar nicht. ich findes das nur total unnötig das man ein Rußfilter bei 120tkm tauschen muss der fett 3100 Euro kostet! Das kann einfach nicht sein.
> [...]
> habe bei meinem Vw Händler angerufen und nachgefagt [...]
> Der Filter muss bei 120 tkm gewechselt werden, da geht kein weg dran vorbei Also werde ich Ihn in 30tkm wechseln
> [...]

Beitrag von „Kong Racer“ vom 16. Januar 2010 um 12:18

> Zitat von Ex-Audifahrer
>
> Nicht böse sein, aber genau dieses Szenario habe ich befürchtet. Fahranfänger kaufen sich günstige V10 und lassen diese nicht vorschriftsmässig warten, da die finanzielle Basis fehlt. Wahrscheinlich werden dann noch die Bremsklötze aus Hünermist, die es bei ebay gibt, verbaut

Irgendwann musste es ja passieren. Dann werden die alten V10er bei einer größeren Reparatur

zerlegt und in Einzelteilen verkauft.

Gruß
Niels

Beitrag von „Kong Racer“ vom 16. Januar 2010 um 12:30

Hallo zusammen,

um eines klar darzustellen, niemand wird gezwungen den Filter bei 120 tkm auszutauschen. Dann wären ja schließlich auch die übrigen Arbeiten genau nach Serviceplan einzuhalten, wer macht es bitteschön mit einer Laufleistung über 120 tkm.

Mein bekannter beim Tüv hat mir geschildert, dass es kein Problem darstelle. Werte müssen stimmen und darauf kommt es an.

Beim AU Test ohne Probleme bestanden und was soll passieren. Der Motor wird nicht zerstört, dann wäre jeder LKW Motor mit Motorbremse in kürzester Zeit defekt.

Da wird auch einfach ein Gegendruck zum Motor aufgebaut um die Motorbremsleistung zu erhöhen.

Und ich glaube es einfach nicht, dass VW sich überhaupt mit einer Garantieleistung an einem Motor beteiligt, der über 2 Jahre alt ist und weit über 120 tkm runter hat.

Gruß
Niels

Beitrag von „coala“ vom 16. Januar 2010 um 13:56

> Zitat von Kong Racer

> ...Der Motor wird nicht zerstört, dann wäre jeder LKW Motor mit Motorbremse in kürzester Zeit defekt.
>
> Da wird auch einfach ein Gegendruck zum Motor aufgebaut um die Motorbremsleistung zu erhöhen....
>
> Gruß
> Niels

Mit dem kleinem aber feinem Unterschied, dass dies bei entsprechend ausgestatteten Nutzfahrzeugen einerseits nur zeitlich begrenzt zur Bremsunterstützung geschieht und andererseits vor allem nicht im Lastbetrieb, sondern ganz im Gegenteil ausschließlich im Leerlauf, sprich Einspritzmenge gleich Null/minimal - je nachdem ob Schubabschaltung vorhanden.

Das lässt sich wohl kaum mit einem permanent und undefiniert erhöhten Staudruck durch einen verstopften DPF im normalen Fahrbetrieb vergleichen. Hier sind die thermischen Verhältnisse gänzlich anders.

Grüße
Robert

Beitrag von „OttoWerner“ vom 22. Januar 2010 um 15:23

Hallo Leute,

ich bin gerade dabei mir einen 3.0 TDI zu kaufen, und habe mit erstaunen dieses Thema gelesen.

Kann mir jemand sagen, ob es eventuell bei dem V6 TDI Motor andere Wechselinterwalle gibt, die mich zwingen würden ähnlich teuere Teile wechseln zu lassen?

Ob man es sich leisten kann oder nicht ist ein anderes Thema, es ist nur eine Grundlegende Entscheidungshilfe für den richtigen Motor.

Beitrag von „juma“ vom 22. Januar 2010 um 15:38

Servus,

> Zitat von OttoWerner
>
> [...]3.0 TDI [...]
> Kann mir jemand sagen, ob es eventuell bei dem V6 TDI Motor andere Wechselinterwalle gibt, die mich zwingen würden ähnlich teuere Teile wechseln zu lassen?[...]

der V6TDI hat ein gaaaaanz ausgedehntes Wechselintervall. Nämlich keines

In diesem thread gehts ausschließlich um den V10TDI

Beitrag von „No8ody“ vom 22. Januar 2010 um 23:39

Also der Dpf ist only bei v10 fällig

Beitrag von „Retto“ vom 23. Januar 2010 um 00:14

Ich seh den Sinn dieser filterwechsel auch noch nicht so ganz da
man den thermischen Gegendruck messen kann und so lange der io ist wird da gar nix gewechselt.
Klar ist es so das beim Turbo Gegendruck immer kontraproduktiv für Leistung und Haltbarkeit ist aber
übertreiben muss man das ganze nun auch nicht.
Beim rs4 wurden die vorkats eher ausgebaut und die hinteren gegen 200zeller getauscht, war ne deutliche entlastung der abgastemperatur und brachte ein spürbar besseres hochdrehen.

Beitrag von „Blackhawk“ vom 23. Januar 2010 um 08:00

> Zitat von Retto
>
> Ich seh den Sinn dieser filterwechsel auch noch nicht so ganz da
> .....

Wir reden da glaube ich nicht überSinn und Unsinn sondern darüber, das VW bei 120.000 km einen Filterwechsel vorschreibt!

Ist halt so.

Wir stellen ja auch nicht die Serviceintervalle in Frage

Sind halt auch so

Beitrag von „ap11“ vom 23. Januar 2010 um 09:28

> Zitat von Blackhawk
>
> Wir stellen ja auch nicht die Serviceintervalle in Frage
>
> Sind halt auch so
>
> Alles anzeigen

..na ja-bei 120000 kn vielleicht schon ein wenig. Wie KongRacer schon sagte.Wenn ich durch den TÜV komme und der Wagen läuft ,dann kann ich doch einfach weiter fahren.Ohne den Service erlöscht doch nicht die Betriebserlaubnis.Eben alles auf eigenes Risiko

Alex.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 23. Januar 2010 um 14:06

> Zitat von ap11
>
> ..na ja-bei 120000 kn vielleicht schon ein wenig. Wie KongRacer schon sagte.Wenn ich durch den TÜV komme und der Wagen läuft ,dann kann ich doch einfach weiter fahren.Ohne den Service erlöscht doch nicht die Betriebserlaubnis.Eben alles auf eigenes Risiko
>
> Alex.

Es könnte natürlich sein, dass Du dann den Wechselintervall des Motors auf 150.000 km vorziehst.

Gruß

Beitrag von „macko“ vom 23. Januar 2010 um 14:12

Sorry, da muss ich mich mal auf die Seite von VW stellen.
Klar auf eigenes Risiko, aber der Kulanzantrag falls was passiert wird dann nicht lange auf sich warten lassen. Ich denke mal, zig Werksingenieure werden entsprechende Arbeit geleistet haben, wodurch dieses Intervall zu Stande kommt.

Ist imho wie mit den ganzen Gewindefahrwerken der Tuninggesellschaft. Der Hersteller entwickelt jahrelang ein Sportfahrwerk, der Tuner bringt dieses ein paar Wochen nach Erscheinen eines neuen Fahrzeugtyps heraus...

Meine Meinung

Marco

Beitrag von „Retto“ vom 23. Januar 2010 um 14:26

Was ich nur immer nicht versteh das in jedem 2. post immer kommt
Angst um die Garantie.
Der T ist ja nun kein lambo wo sowas Unsummen kostet wenn
was wegfliegt.

Beitrag von „ap11“ vom 23. Januar 2010 um 14:31

Mich würde schonmal interessieren ,ob das jemand im real life erlebt hat: z.B. 5 jahre alt,140000 km und dann eine nennenswerte Kulanzregelung bei einem kapitalen Motorschaden.

Hab in einem anderen Forum mal was gelesen ,wo VW einem Phaetonfahrer bei Kapitalschaden und Kosten von über 33000 @ satte 30 % Kulanzbeteiligung abgeboten hat. Da könnte man seinen T.reg locker verschrotten.

Alex.

Beitrag von „ak0303“ vom 23. Januar 2010 um 14:32

> Zitat von Retto
>
> Was ich nur immer nicht versteh das in jedem 2. post immer kommt
> Angst um die Garantie.
> Der T ist ja nun kein lambo wo sowas Unsummen kostet wenn
> was wegfliegt.

Wenn für dich die Kosten eines neuen V10TDI Motor´s eine Kleinigkeit ist

---

Beitrag von „Blackhawk“ vom 23. Januar 2010 um 16:32

> Zitat von Retto
>
> Was ich nur immer nicht versteh das in jedem 2. post immer kommt
> Angst um die Garantie.
> Der T ist ja nun kein lambo wo sowas Unsummen kostet wenn
> was wegfliegt.

Nun wenn der T für Dich preislich in einer Klasse mit dem Polo liegt, dann nur zu.

Wir leben von solchen Kunden - und das sehr gut

Beitrag von „ak0303“ vom 23. Januar 2010 um 18:04

> Zitat von Blackhawk
>
> [..]
>
> Wir leben von solchen Kunden - und das sehr gut
>

[ot]Dann sollte VW wohl einen Touareg W24 oder R100 rausbringen [/ot]

Beitrag von „Retto“ vom 23. Januar 2010 um 18:36

Das sollte nun nicht so rüber kommen als es egal ist aber ich
bin nur erstaunt das hier alle die Hose voll haben das was kaputt geht
sei's bei dem Filter oder durch tieferlegen des Fahrwerks oder gar einem chiptuning.

Ich finde halt das man nun auch nicht in Panik verfallen sollte so lange sie nicht dicht sind
bzw der Rückstau kritisch wird, dann muss man halt handeln klar. Und was Kulanz betrifft bei
audi/vw sind wir uns jawohl einig das da eh so gut wie nix kommt.
Meiner Meinung nach bekommt man alles kaputt wenn man es drauf anlegt oder man hat lange
freude dran wenn man etwas sorgsam damit umgeht.

Beitrag von „bluwe“ vom 24. Januar 2010 um 09:02

> Zitat von Retto
>
> Und was Kulanz betrifft bei
> audi/vw sind wir uns jawohl einig das da eh so gut wie nix kommt.

Hallo
das ist Deine Meinung.

Ich/Wir konnten uns die letzten 8 Jahre in dem Punkt nicht beschweren,es wurde immer eine Lösung gefunden und das bei über 14 Autos über diesen Zeitraum.Sicherlich mußten wir hier und da verhandeln wenn mal was war,letztendlich waren wir jedoch zufrieden.

Beitrag von „No8ody“ vom 24. Januar 2010 um 15:22

Wir hatten doch hier in diesem Thema mal einen der bei der 120er Insp den Dpf nicht tauschen lassen hat und musst dafür unterschreiben? Gibts es diesbezüglich was neues? Fährst du immer noch mit dem alten Dpf? Oder hast du Ihn doch tauschen lass?

Gruß Kev

Beitrag von „ap11“ vom 24. Januar 2010 um 16:33

> Zitat von bluwe
>
> Hallo
> das ist Deine Meinung.
>
> Ich/Wir konnten uns die letzten 8 Jahre in dem Punkt nicht beschweren,es wurde immer eine Lösung gefunden und das bei über 14 Autos über diesen Zeitraum.Sicherlich mußten wir hier und da verhandeln wenn mal was war,letztendlich waren wir jedoch zufrieden.

bei 14 Autos in 8 Jahren war aber sicher keines sehr alt und/oder über 120000 km gefahren-oder?

Ich würde sehr gerne mal jemanden hören ,der mit diesen Eckdaten eine Motorrep. auf Kulanz bekommen hat.

Alex.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 24. Januar 2010 um 17:13

> Zitat von ap11
>
> bei 14 Autos in 8 Jahren war aber sicher keines sehr alt und/oder über 120000 km gefahren-oder?
>
> Ich würde sehr gerne mal jemanden hören ,der mit diesen Eckdaten eine Motorrep. auf Kulanz bekommen hat.
>
> Alex.

Hallo Alex,
ich denke mal Du wirst Niemand finden, dess Auto nicht jünger als 5 Jahre und weniger als 100.000 km hatte.

Gruß

Beitrag von „bluwe“ vom 24. Januar 2010 um 17:24

> Zitat von ap11
>
> bei 14 Autos in 8 Jahren war aber sicher keines sehr alt und/oder über 120000 km gefahren-oder?
>
> Alex.

Hallo
da waren min 4 dabei die weit über 200tkm gefahren haben (u.a. LT,Caddy und im Laufe dieses Frühjahrs gehört auch mein aktueller T dazu...).
Da waren Wasserpumpen,Ölpumpen,Getriebeschäden und auch einige Kardanwellen meines T dabei...

Beitrag von „5-6oder10“ vom 25. Januar 2010 um 14:05

Hallo Ihr das Draußen in Eis und Wind.....,

"Kein Witz"
werde mit meinem bei 120TKM darüber sprechen ob man die DPF´s nicht einfach rausschneiden und einfach ein Rohr einschweißen kann.

Hat da einer Erfahrung mit ?

Winterliche Grüße

Reinhard

Beitrag von „Retto“ vom 25. Januar 2010 um 14:07

> Zitat von 5-6oder10
>
> Hallo Ihr das Draußen in Eis und Wind.....,
>
> "Kein Witz"
> werde mit meinem bei 120TKM darüber sprechen ob man die DPF´s nicht einfach rausschneiden und einfach ein Rohr einschweißen kann.
>
> Hat da einer Erfahrung mit ?
>
> Winterliche Grüße
>
> Reinhard
>
> Alles anzeigen

klar geht das, aufschweißen und ausbohren

Beitrag von „5-6oder10“ vom 25. Januar 2010 um 14:11

> Zitat von Retto
>
> klar geht das, aufschweißen und ausbohren

Geil ! für die 3000 Euro Ersparniss kann ich mir dann für die nächsten 20tkm ein paar Barrel Treistoff kaufen ....:D..... so wirds gemacht .

R.

Beitrag von „Retto“ vom 25. Januar 2010 um 14:13

was du aber haben kannst ist das er dir ne fehlermeldung wirft,
kann man aber rausprogramieren lassen.

Beitrag von „5-6oder10“ vom 25. Januar 2010 um 14:17

> Zitat von Retto
>
> was du aber haben kannst ist das er dir ne fehlermeldung wirft,
> kann man aber rausprogramieren lassen.

gut zu wissen, irgendwo will das Additiv nun mal hin.

Gruß R

Beitrag von „No8ody“ vom 25. Januar 2010 um 14:21

> Zitat von 5-6oder10
>
> Hallo Ihr das Draußen in Eis und Wind.....,
>
> "Kein Witz"
> werde mit meinem bei 120TKM darüber sprechen ob man die DPF´s nicht einfach rausschneiden und einfach ein Rohr einschweißen kann.
>
> Hat da einer Erfahrung mit ?
>
> Winterliche Grüße
>
> Reinhard
>
> Alles anzeigen

Genau das hat mir meine Werkstatt auch gesagt wir bauen die Dinger aus Rohr rein und fertig. Dann ich : Wie bestehe ich dann die Au Er: Die mache ich dir schon

3400 € gespart

Beitrag von „5-6oder10“ vom 25. Januar 2010 um 14:26

> Zitat von No8ody
>
> Genau das hat mir meine Werkstatt auch gesagt wir bauen die Dinger aus Rohr rein und fertig. Dann ich : Wie bestehe ich dann die Au Er: Die mache ich dir schon
>
> 3400 € gespart

Genau so solls gehen , und ? Hast du dir "Rohrfrei" schon einschweißen lassen ??

Gruß R.

Beitrag von „ap11“ vom 25. Januar 2010 um 14:28

Wußte garnicht,dass wir jetzt über kleinkriminelle Methoden zur Kostenersparnis reden?? Vielleicht köntnten wir dann auch das Klauen von guten DPF mit ins Programm aufnehmen.

Alex.

Beitrag von „No8ody“ vom 25. Januar 2010 um 14:29

Ne ne, habe erst 92tkm drauf also dauerd noch ein bissl bis ich Rohrfrei brauche

---

Beitrag von „ak0303“ vom 25. Januar 2010 um 14:37

> Zitat von ap11
>
> Wußte garnicht,dass wir jetzt über kleinkriminelle Methoden zur Kostenersparnis reden?? Vielleicht köntnten wir dann auch das Klauen von guten DPF mit ins Programm aufnehmen.
>
> Alex.

Ihr habt euch ja den größten aller Diesel gekauft, und müsst auch mit den sehr hohen Unterhaltskosten leben! Das ist bestimmt nicht so gewollt das ihr euch ein Rohr dran baut. Sehr viele fahren halt nur "V6TDI", aber dafür kann ich auch die Inspektion vom korrekt machen lassen

Wir haben es ja schon vermutet das so was kommt in den Thema wo es um den Wertverfall geht!:(

Beitrag von „No8ody“ vom 25. Januar 2010 um 14:39

> Zitat von ap11
>
> Wußte garnicht,dass wir jetzt über kleinkriminelle Methoden zur Kostenersparnis reden?? Vielleicht köntnten wir dann auch das Klauen von guten DPF mit ins Programm aufnehmen.
>
> Alex.

Das Leben ist Hart! Bescheisen und Beschissen werden!!! Macht der Staat was anderes mit dir? (uns) Wo er nur kann nimmt er dir das Geld aus der Tasche! Kann einer sagen was er will jeder bescheisst auf seine weise der eine mehr der andere weniger oder hat der liebe ALEX keine gebrannt cd zu hause?

also bitte wir sind hier unter uns un wenn einer Rohrfrei einschweißt dann bitte Also ich

würde es sowieso auf der Zulassungstelle austragen lassen

Mfg Kev

Beitrag von „juma“ vom 25. Januar 2010 um 14:41

Servus,

> Zitat von No8ody
>
> Genau das hat mir meine Werkstatt auch gesagt wir bauen die Dinger aus Rohr rein und fertig. Dann ich : Wie bestehe ich dann die Au Er: Die mache ich dir schon
>
> 3400 € gespart

ja, sehr gute Lösung...vielleicht kann man ja auch noch die Bremsbeläge sparen. Man kann ja auch eine Weile auf der Scheibe direkt bremsen...

Wie die Werkstatt die AU fälschen will, kann mir eigentlich egal sein (der Umwelt natürlich nicht), aber es wird schwieriger werden, nachdem jetzt -zumindest bei uns- der TÜV/DEKRA den Anteil AU gleich persönlich mitmacht.
Wenn dann der Betrieb mit Unregelmäßigkeiten auffällt, dann wird sich vermutlich kaum noch ein Prüfer dorthin verirren...

Ich bitte von solchen "Tipps" abzusehen, da sie nicht gesetzeskonform sind

---

Beitrag von „Retto“ vom 25. Januar 2010 um 14:46

Also ist für dich der dpf mit einer Bremse gleich zu setzen? Muss man nun nicht verstehen aber Hurra schreien wenn einige die Bremsbeläge selber wechseln oder gar dort aftermarktteile verbauen. Sowas finde ich persönlich viel schlimmer