Luftfederung defekt...

Beitrag von „man“ vom 22. September 2010 um 14:32

Moin Gemeinde,

habe mich lange nicht hier blicken lassen - was erstmal ein gutes Zeichen ist, denn mein Auto lief die ganze Zeit tadellos...

Sporadisch hat der Dicke beim Starten zwar öfters "Stop - Fahrwerksfehler" angezeigt. Dieser "Fehler" hat sich aber jeweils selbst nach Neustart repariert... Der Freundiche sagte das wäre ein Falschmeldung, bedingt durch Unterspannung beim Starten - ich solle mal die Batterie nachladen...

Letzte Woche nun stehe ich im Wald beim Holzmachen - mein Auto 10m hinter mir.

Plötzlich "Pfffffffffttttttttt - klonk" sitzt er vorne auf dem Erdboden - hinten bleibt er oben...

Den Freundlichen angerufen und Abschleppdienst geordert. Der wollte nicht in den Wald - also im Kriechgang bis an die Landstraße gefahren. War kein Vergnügen, Auto schrappte öfters über den Waldboden.

2h stäter die Diagnose: Irgendein Aluanschlußnippel am Luftbalg ist weggegammelt - die andere Seite sieht auch so aus, als ob sie keine 2 Wochen mehr halten würde - müssen beide neu...

Der Dicke ist noch keine 3 Jahre und hat 68.000km. VW hat sofort (nur) 70% Kulanz auf das Material angeboten - die abgeschlossenen Anschlußgarantieversicherung übernimmt gar nix.

Bleiben wohl so 1.500€ für mich übrig - Rechnung habe ich noch nicht - will ich aber eigentlich auch nicht bezahlen.

Ist doch eine Sauerei sowas - da gammelt ein werkseitiges Aluteil nach nichtmal 3 Jahren weg und VW will den Kunden schröpfen. Die neuen Luftbälge haben dieses Teil übrigens aus Messing - zumindest ist es irgendwie ummantelt.

Ich habe in der Suche keine vergleichbaren Fälle gefunden - aber ein anderer Freundlicher bestätigte mir, dass sie dieses Problem kennen und auch schon öfters 100% Kulanz bekommen

haben.

Was ratet ihr mir?

Was ist mit den hinteren Luftfedern? Habe keine Lust, das mir das bei 200 km/h auf der Bahn passiert - das hätte ich nicht überlebt, denn das Auto war in Schrittgeschwindigkeit schon quasi nicht fahrbar.

Image not found or type unknown

Gruß Heiko

P.S. Kann man hier keine Bilder mehr direkt als BB-Code einfügen?

Beitrag von „FrankS“ vom 22. September 2010 um 14:50

Die Garantieleistungen von VW sind doch vor dem Kauf bekannt, die Gewährleistung ist gesetzlich geregelt und ebenfalls bekannt.
Jetzt bezahlt VW freiwillig und außerhalb jeglicher Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen 70% des Materials und du beschwerst dich? Ist für mich nicht nachvollziehbar.

Warum bezahlt denn die Anschlussgarantie nicht? Ist da die LF explizit ausgeschlossen?

Gruß

Frank

Beitrag von „Lollo050968“ vom 22. September 2010 um 14:59

Mich wundert es auch, dass die Versicherung nicht einspringen will. Muß ich heute nochmal Zuhause nachlesen.
Ich erinnere mich, dass wir so einen Fall hier schon mal hatten, war aber ein deutlich älteres Baujahr. Mit der SuFu habe ich es aber auf Anhieb nicht gefunden.
Damals waren auch die Aluanschlußnippel weggegammelt, der User war aber auch gerne am Strand mit dem Dicken unterwegs.

70% aufs Material, 1500,00€ bleiben noch für dich, wie hoch sind denn die Lohnkosten bzw. die Gesamtrechnung? Wenn VW 2/3 "Schuld" eingesteht können Sie sich ja auch am Lohn beteiligen.

Gruß

Lollo

Beitrag von „JH-W12“ vom 22. September 2010 um 15:03

Hallo zusammen.

Also ich kann Heiko verstehen. Wenn nach gerade einmal 68 tkm / 3 Jahren so eine teure Reparatur auftritt und diese auch noch an einem sicherheitsrelevanten Teil, dann wäre ich auch richtig sauer und würde mich ebenfalls in unserer Runde umhören.

Das VW nicht verpflichtet ist etwas einzuräumen liegt auf der Hand, aber das in diesem Fall auch die Anschlußgarantie nicht greift (leider sind ja meistens die Stoßdämpfer als Verschleißteil ausgenommen) ist schon doppelt ärgerlich.

Beim Thema Kulanz können wir jetzt lange streiten ob 70% Material angemessen sind, hier gilt es aber wieder einmal zu bedenken, daß es wohl primär auf den Freundlichen ankommt.....

Am meisten irritiert mich aber tatsächlich die geschilderte potentielle Gefährdung der Insassen. Wenn Heikos Informationen stimmen und die Alunippel sind tatsächlich "einfach so" abgegammelt, dann frage ich mich:

A: Warum reagiert VW nicht nachdrücklicher?
B: Warum hat der erste Freundliche nicht bereits früher auf das Problem hingewiesen / die Schwachstelle untersucht?

C: Gibt es tatsächlich einen risikobehafteten Serienfehler wie der zweite Freundliche von Heiko meint?

Es wäre daher schön, wenn Heiko noch ein paar mehr Infos parat hätte.

@ Lollo: Peter, die VVD Perfect Car Pro Bedingungen findest Du u.a. hier: http://img269.imageshack.us/img269/3529/pe...rfectcarpro.pdf

---

Beitrag von „Lollo050968“ vom 22. September 2010 um 15:17

@ Jan: Das ist die PerfektCar, aber nicht die Lifetime, die ist als Anschlußgarantie umfangreicher, hat aber auch mehrfach das Kleingedruckte gewechselt.

Gruß

Lollo

P.S. Habe mal gegoogelt: Luftfederung ist tatsächlich ausgenommen.

Beitrag von „man“ vom 22. September 2010 um 15:41

Nun ja zu der Antwort von Frank sage ich mal Nichts... keine Ahnung ob es das Wort "Kundenzufriedenheit" in Amerika gibt - scheinbar nicht... Alles ex und hop - egal was es kostet. Ich habe das Problem, dass ich für mein Geld arbeiten muss.

@Lollo, tja ich habe die Rechnung ja noch nicht, aber Material sollen ca. 3.000€ sein, Arbeit so 5h. Daher schätze ich "meinen" Anteil derzeit auf 1.500€ - ich werde berichten.

@ Jan, danke für deine Meinung - die deckt sich zu 100% mit meiner. Es ist in meinen Augen ganz klar ein SICHERHEITSRISIKO - ich habe mit eigenen Augen gesehen, wie schnell der Dicke im Stand vorne runtergesackt ist.

Ich habe die Lifetime Anschlußversicherung abgeschlossen - die Bedingungen dazu habe ich auf Nachfrage Gestern erstmalig zu Gesicht bekommen. Beim Verkauf der Versicherung hörst du nur wie toll alles ist - kein Wort von einer Ausschlussliste.

Diese Ausschlussliste muss aber auch schon mehrmals (ohne Info an den Kunden) geändert worden sein. Denn mein Freundlicher sprach auch davon, dass Stoßdämpfer als Ausschluß genannt sind und er mit denen diskutiert habe, dass ein Luftbalg doch kein Stoßdämpfer sei.

Ich habe dann Gestern eine druckfrische Ausschlußliste bekommen, in der Schäden an der Luftfederung und Luftbälge explizid ausgenommen sind... und noch VIELE VIELE Dinge mehr, von denen ich bislang dachte die seien mitversichert.

Der Begriff "Verschleißteil" ist in dem Zusammenhang eh ein Hammer - was Bitteschön verschleisst an einem Auto denn nicht? Ist dann überhaupt irgendetwas versichert, wenn es hart auf hart kommt? Ist der Motor, der Turbolader das Getriebe ein Verschleißteil - oder halten diese "Teile" ewig?

Noch zur Erklärung, der 2. Freundliche ist der, der früher unsere Firmenflotte geliefet hat - ein recht großer Händler, von daher kannten die das Problem - meinem Händler hier vor Ort, bei dem das Auto von Anfang an im Service ist, war dies noch unbekannt.

Die beiden arbeiten nun in der Kulanzabwicklung aber zusammen und ich bin gespannt wie die Sache ausgeht - Fakt ist: Ich habe mein Auto stehts "artgerecht" gehalten - Waldwege, auch schwierige JA - echtes Gelände oder Meerwasser/Strände NEIN.

Wenn Streusalz ausreicht um sicherheitsrelevante Teile bis zum totalen Versagen korrodieren zu lassen, sollte der Touareg generell nur mit Saisonkennzeichen verkauft werden.

Gruß Heiko

Beitrag von „curio“ vom 22. September 2010 um 16:05

Sollte es sch dabei tatsächlich um einen Serienfehler an einem Sicherheitsrelevanten Teil handeln, kann man das auch dem Kraftfahrt-Bundesamt melden, die veranlassen dann nach eingehender Prüfung im Fall der Fälle eine Rückrufaktion, was sich aber kein Hersteller wirklich wünscht.

Kosten tut die Instandsetzung dann für die betroffenen Fahrzeugbesitzer allerdings nichts mehr.

Happy Day

Achim

Beitrag von „FrankS“ vom 22. September 2010 um 16:18

Natürlich gibt es Kundenzufriedenheit auch – und gerade – in den USA. Als ich in 2005 meinen Touareg gekauft habe, gab es 4 Jahre Garantie von VW, mittlerweile gibt es auf Neuwagen nur noch 3 Jahre, immernoch besser als in Deutschland, das macht mich zufrieden.

Als ich letztes Jahr ein Auto für unser Geschäft gekauft habe, habe ich mich bewusst gegen VW und für Hyundai entschieden, da Hyundai volle 5 Jahre Garantie bietet. Die Garantieleistungen sind für mich in diesem Falle eben kaufentscheidender gewesen als andere Kriterien, bei denen VW gewonnen hätte. Jetzt bin ich mit meinem Hyundai zufrieden, auch wenn ich z.B. lieber einen TDI vom Golf unter der Haube hätte.

Natürlich wäre es prima, wenn VW auch nach x Jahren noch alle Defekte kostenlos beheben würde, aber es einzufordern und als ‚Sauerei‘ und ‚Kunden schröpfen‘ abzutun, wenn sie genau das machen, was sie dir vertraglich zugesichert haben (und obendrauf noch freiwillig 70% der Materialkosten zahlen) kann ich nicht verstehen.

Gruß

Frank

Beitrag von „man“ vom 22. September 2010 um 16:52

Hallo Frank,

natürlich wusste ich, dass ich nur 24 Monate Garantie habe - daher habe ich ja auch (ich glaube für ca. 600€) eine Anschlußgarantie abgeschlossen.

Das diese nun auch nicht eintritt - das ist Teil der besagten Sa...ei. Für die Wortwahl entschuldige ich mich aber schon mal - ich bin eben momentan ziemlich angesäuert, da vergreift man sich schon mal im Ton.

Der Sachverhalt, dass hier ein sicherheitsrelevantes Teil eventuell in größerem Umfang betroffen sein kann ist aber auf jeden Fall ein Ansatz den ich nicht vernachlässigen werde.

Wir haben 12 VW´s in unserer kleinen Firma - für alle habe ich bislang die Anschlußgarantie in gutem Glauben abgeschlossen.

Für 2011 stehen bei uns 5-6 Ersatzbeschaffungen an die ICH entscheide - deine Argumentation warum du zu Hyndai gewechselt bist kann ich derzeit gut nachvollziehen - mein Freundlicher und VW wird sich das überlegen müssen...

Und nochmal - auch uns unterlaufen Fehler in unserer Firma - aber wenn wir merken dass WIR Mist gebaut haben und der Kunde nix dafür kann, dann beheben wir den Schaden - KOSTENLOS - unabhängig von irgendwelcher Gewährleistung.

Dabei kannst du sicher sein, dass wir dies auch unter wirtschaftlich wesentlich schlechteren Verhältnissen noch noch für unsere Kunden tun. Da kann es durchaus vorkommen, dass wir eine Reparatur vornehmen, die uns 1.000€ kostet, obwohl die Errichtung der Anlage damals nur vll. 20.000€ Umsatz waren, an denen wir 3-5% Deckungsbeitrag hatten...

Wieviel Deckungsbeitrag hatte wohl VW an meinem 74.000€ Auto??? Und was würde es VW kosten, wenn sie meinen jetzigen Luftdämpferschaden ganz schnell und unbürokratisch "unter den Tisch gekehrt" hätten?

Und ja - wenn ich vollkommen unverschuldet 1.500€ für etwas bezahlen muss weil irgendwo was Kleingedrucktes steht: DANN FÜHLE ICH MICH GESCHRÖPFT!

Gruß Heiko

Beitrag von „dummytest“ vom 22. September 2010 um 17:55

> Zitat von man
>
> Diese Ausschlussliste muss aber auch schon mehrmals (ohne Info an den Kunden)

> geändert worden sein. Denn mein Freundlicher sprach auch davon, dass Stoßdämpfer als Ausschluß genannt sind und er mit denen diskutiert habe, dass ein Luftbalg doch kein Stoßdämpfer sei.
>
> Ich habe dann Gestern eine druckfrische Ausschlußliste bekommen, in der Schäden an der Luftfederung und Luftbälge explizid ausgenommen sind... und noch VIELE VIELE Dinge mehr, von denen ich bislang dachte die seien mitversichert.

verstehe ich immer noch nicht....
was willst du mit einer aktuellen (druckfrischen) Ausschlussliste anfangen, für dich ist die maßgelblich, die du beim Vertragsabschluss bekommen hast (das kann die Versicherung auch nicht nachträglich ändern). Dass du die Liste bekommen hast, halte ich auch für absolut wichtig, wenn du keine bekommen hast, dann gilt die auch nicht
Im übrigen neigen Versicherungen immer gerne dazu sich einfach auf die jetzt gültigen Versicherungsbedingungen zu beziehen (zumindest wissen auch die Sachbearbeiter kaum alle Einzelheiten eines bestimmten alten Versicherungsvertrages und nennen am Telefon gerne einfach das "aktuelle").
Abgesehen von einer gewissen Prospekt-Haftung des Vermittlers (wenn er so etwas behauptet bei Vertragsabschluss) befindest du dich jetzt wohl eher im Problem, was kannst du noch beweisen. Evtl. hast du ja sogar den Empfang einer Ausschlussliste quittiert.

Ganz ehrlich, ich würde mich als Betroffene nicht in der Lage sehen, das jetzt zu klären, bei den Werten würde ich die Sache einem Anwalt übergeben, der Profi in diesen Dingen ist.

Abgesehen mal von den evtl. juristischen Problemem, ich finde es eine Frechheit, dass Fahrwerksteile einfach aus der Anschlussgarantie rausgenommen werden, das sind keine echten Verschleissteile wie Stoßdämpfer sondern Federn, die normalerweise ein Autoleben halten müssen (und klar, auch die verschleissen, aber genau für diesen vorzeitigen Verschleiß mache ich ja eine Versicherung).

Beitrag von „Bernd S“ vom 22. September 2010 um 17:58

Mal eine ganz andere Frage:
Kann mann denn die "Anschlußnippel" nicht ausbohren und durch besseres Material (evtl. Edelstahl) ersetzen?
Ist das jetzt wieder die "Wechselmentalität", die in den Werkstätten leider groß geschrieben wird?
Was ist denn tatsächlich mit REPARIEREN?
Sind die Kfz- "Mechatroniker" damit etwa schon überfordert?

Beitrag von „FrankS“ vom 22. September 2010 um 18:10

Also die Sache mit der Anschlussgarantie würde ich auch weiter verfolgen und kann hier deinen Ärger verstehen.

Wie Burkhard ganz richtig sagt, eine aktuelle Ausschlussliste ist irrelevant, für dich zählt, was bei Vertragsabschluss gültig war. Wenn nun explizit Stoßdämpfer als Verschleißteil ausgeschlossen sind, folgere ich daraus nicht automatisch, dass ein Luftfederelement ebenfalls ausgeschlossen ist. Der Verschleiß an einem Stoßdämpfer ist seit zig Jahren bekannt, Gas oder Öl entweicht und so verliert der Dämpfer seine Eigenschaften. Das ist konstruktionsbedingt. Ein LF Element hat dieses Problem nicht und daher würde ich es auch nicht als Verschleißteil im Sinne eines Stoßdämpfers sehen. Ebenso ist das Abschimmeln eines Anschlussnippels sicherlich nicht der Verschleiß, der hier ggf. gemeint ist.

Gruß

Frank

Beitrag von „ap11“ vom 22. September 2010 um 20:02

[OT]nach vielen gelesenen Beiträgen ala:"Mein T.reg ist gerade mal 8 Jahre alt und hat erst 200000 km runter und schon sind die Wischergummis kaputt und VW zahlt nicht..." ist dies mal ein Fall,wo die Zuständigen einfach mal die A.backen zusammenkneifen sollten und den Fehler auf Werkskosten beheben.Finde ich[/OT]

Beitrag von „dummytest“ vom 22. September 2010 um 20:07

> Zitat von ap11
>
> [ot]nach vielen gelesenen Beiträgen ala:"Mein T.reg ist gerade mal 8 Jahre alt und hat erst 200000 km runter und schon sind die Wischergummis kaputt und VW zahlt nicht..." ist dies mal ein Fall,wo die Zuständigen einfach mal die A.backen zusammenkneifen sollten und den Fehler auf Werkskosten beheben.Finde ich[/ot]

und wieso setzt du das jetzt unter "OFF Topic" ?????????

Beitrag von „man“ vom 22. September 2010 um 20:11

DANKE Alex

Darf ich deinen Beitrag als screenshot zu Herrn Pischetsrieder schicken?

Gruß Heiko

Beitrag von „SOA“ vom 22. September 2010 um 20:33

Was soll denn Pischetsrieder damit anfangen? Macht der jetzt die Kulanzabwicklung ?

Beitrag von „Fischdieter“ vom 22. September 2010 um 20:34

Moin,

im Zubehör gibt es eigentlich alles einzeln. Auch die Anschlussnippel solls einzeln geben. VW ist absolut Kundenunfreundlich wie ich erfahren musste. Ich habe mit alles Marken zu tun, aber so eine Überheblichkeit!! Naja der Absatz ist auch so da.....

Bei meinem Kompressorplatzer war wohl ein 10 Euro Relais die Ursache für ne Menge Folgekosten

ich bin froh wenn wieder alles läuft, aber der nächste wird kein VW mehr!!!

3 Jahre finde ich aber nen Hammer!!! Vor allem Korrosion!!!!! Geile Premiumklasse!!!

gruß
Andreas

Beitrag von „ap11“ vom 22. September 2010 um 21:11

> Zitat von dummytest
>
> und wieso setzt du das jetzt unter "OFF Topic" ?????????

[OT]weil es nichts zur Lösung des Problem beiträgt sondern nur meine spezielle Meinung zum Thema Kulanzforderung ist.Und weil sich sicher auch jemand gefunden hätte,der das Gegenteil von deiner Meinung vertreten hätte [/OT]

Beitrag von „khclp“ vom 22. September 2010 um 22:57

> Zitat von ap11
>
> [ot]weil es nichts zur Lösung des Problem beiträgt ....[/ot]

[OT]Dann würde ich einfach mal nichts schreiben [/OT]

Beitrag von „ap11“ vom 23. September 2010 um 06:43

> Zitat von khclp
>
> [ot]Dann würde **ich** einfach mal nichts schreiben [/ot]

...und doch hast du es getan

Beitrag von „hf“ vom 23. September 2010 um 09:18

..... Hallo,

also ich hab hier im Forum schon viel gelesen und viel gelernt in relativ kurzer Zeit. -
Ich erwische mich immer öfter bei dem Gedanken: WAS hättest Du wohl gemacht , wenn Du das Forum hier VOR Kauf des Touareg intensiv durchgeblättert hättest ? -

Denke, , es wäre wohl auf ein anderes Auto hinausgelaufen. NUN ist es aber "zu spät" und ich würde gerne aus dem vorliegenden Fall , bei dem ich Heikos Entsetzen hinsichtl. der Kosten und des Sicherheitsrisikos nachvollziehen kann, irgend eine Lehre ziehen :

Kann man so einem Luftfederelement ANSEHEN (!!) , ob es nun bald den Geist aufgibt ?
Kann der Freundliche den Gesundheitszustand der Elemente (es sind ja bekanntl. 4!!) irgendwie prüfen ???
Mein T. ist einer von 07 mit gut 50.000 km ...ist das jetzt ne tickende Zeitbombe ?
Sorry ...aber diese Frage ergibt sich doch wohl aus Heikos Walderlebnis .

Gruß,
Dietmar

Beitrag von „Lollo050968“ vom 23. September 2010 um 10:35

[OT]Naja Dietmar, es gibt aber auch genügend Touareg User (aus den 500tsd verkauften Fahrzeugen) die keine Probleme haben. Ich selbst habe mit den beiden Touaregs nun schon über 160tsd km zurückgelegt und bisher keine Probleme mit der LF gehabt.

Mann muß aufpassen das man einige wenige Fälle auf alle Autos verallgemeinert. Wenn es denn ein RangeRover Forum oder ML oder Cayenne Forum gibt, werden dort auch mehr die negativen Erfahrungen besprochen werden, als die überwiegend zufriedenen Erfahrungen.

Nichts destrotz sollte ein Defekt an diesen Teilen nicht so früh auftreten, deshalb ja auch 70% Kulanz. Wenn es ein grundsätzliches Problem sein sollte, hätten auch noch viele andere das publiziert (siehe Xenon-Brenner bis BJ2007) und VW müsste einen Rückruf starten. Ich glaube nicht das VW so fahrlässig ist Menschenleben zu gefährden. Das wäre dann ein riesen

Marketing Desaster.

Gruß

Lollo

[/OT]

Beitrag von „man“ vom 23. September 2010 um 16:45

Also ich möchte mich dann auch noch einmal zu Wort melden.

Ich habe heute, wie es so schön heisst: **Eine Aktenlage geschaffen**.

Will heissen, ich bin nochmal zum gefahren und habe mir die defekten Teile zeigen lassen...

Ich hatte eine seeeeehr gute und hochauflösende Spiegelreflexkamera mit Makroobjektiv dabei und habe die ganze Sache dokumentiert.
´

Danach habe ich mich in Sachen Werkstoffkunde schlau gemacht und einige Zeilen zu dem Thema geschrieben.

Das alles habe ich nun zum geschickt und warte jetzt erst einmal die Reaktion von VW ab.

Bis dahin möchte ich zu dem Vorgang eigentlich nicht mehr viel sagen - soviel Fairness muss man VW erst einmal einräumen.

Sollte VW allerdings bei der ablehnenden Haltung bleiben werdet ihr die ersten sein, die über meine weiteren Schritte unterrichtet werden.

Im Anhang zeige ich euch mal ein Foto von dem neuen Luftfederbein. Sollte es bei euch **so** aussehen, könnt ihr ganz beruhigt sein.
Meine alten sehen in diesem Bereich aber leider **gaaaanz** anders aus.

Image not found or type unknown

Gruß Heiko

P.S. Warum gelingt es mir denn nicht die Bilder hier sichtbar einzubinden - wenigstens als kleines Vorschaubild?

Beitrag von „curio“ vom 23. September 2010 um 16:55

...von dem alten hätte ich aber nun auch gerne mal ein Foto gesehen, das wäre ja nicht unanständig, weil es eben so ist, wie es auf einem Bild ist! Tatsachen darf man als solche ja auch darstellen, oder?!

Happy Day

Achim

Beitrag von „man“ vom 23. September 2010 um 17:22

> Zitat von curio
>
> ...von dem alten hätte ich aber nun auch gerne mal ein Foto gesehen, das wäre ja nicht unanständig, weil es eben so ist, wie es auf einem Bild ist! Tatsachen darf man als solche ja auch darstellen, oder?!
>
> Happy Day
>
> Achim

Okay - da hast du Recht.

Ohne Kommentar:

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Mist! Wie geht das denn mit den sichtbaren Bildern - kann mir das nicht mal schnell einer erklären?

Gruß Heiko

Beitrag von „FrankS“ vom 23. September 2010 um 17:50

> Zitat von man
>
> ...Wie geht das denn mit den sichtbaren Bildern - kann mir das nicht mal schnell einer erklären...

guckst du hier https://www.touareg-freunde.de/showthread.php?t=10142

Gruß

frank

Beitrag von „hf“ vom 23. September 2010 um 18:10

DANKE an Heiko für die Bilder !

..... ich halte das hier für nen sehr wichtigen Beitrag im Forum .... dass ein FEDERfahrwerk bei normaler Beanspruchung seinen Geist aufgibt , ist ja nun höchst selten.
Die Luftfederung ist da schon ne Nummer komplizierter ...jetzt weiß ich wenigstens , worauf man ab und zu nen prüfenden Blick werfen sollte ....

....hab mal die Stelle an unserem 07er fotografiert , die sieht eigentlich gesund aus ...
Prima !

Schöne Grüße,
Dietmar

Beitrag von „lesnis“ vom 23. September 2010 um 18:30

Ich war auch gleich mal unterm Auto ... kann auch weiter ruhig schlafen!!

Viele Grüße aus Halle/Saale

Steffen

Beitrag von „coala“ vom 23. September 2010 um 18:35

Hallo zusammen,

die Bilder von Heiko's defektem Luftfederbein sehen ja heftig aus. Ein völlig klarer Fall von elektrochemischer Kontaktkorrosion zwischen den verschiedenen Werkstoffen.

Meines Erachtens entweder ein Konstruktionsfehler oder es wurde schlichtweg eine (sonst vorhandene?), isolierende Zwischenscheibe vergessen, bzw. es gibt Variationen, bzw. Ausreißer

in den Oberflächenbeschichtungen, oder aber geänderte Materialpaarungen. Ansonsten müssten - an diesem sehr häufig Nässebeaufschlagten Einbauort - zwangsweise alle Federbeine entsprechend vergammeln.

Auch wenn ich nichts von ungerechtfertigten(!) Kulanzforderungen halte, aber in diesem Fall, bei nur 3 Jahren Fahrzeugalter, würde ich die Sache auch nicht auf sich beruhen lassen. So etwas darf in diesem Umfang schlichtweg nicht vorkommen.

Grüße
Robert

P.S.: Meiner ist nun 27 Monate alt und die betreffenden Stellen sind optisch einwandfrei.

Beitrag von „man“ vom 23. September 2010 um 18:50

> Zitat von FrankS
>
> guckst du hier https://www.touareg-freunde.de/showthread.php?t=10142
>
> Gruß
>
> frank

Danke Frank,

so mache ich das ja auch immer. Nur sind meine Bilder in der Regel 900x600 groß. Erlaubt sind scheinbar nur 800x600. Ist das der Grund warum sie nicht als Vorschaubild im Beitrag erscheinen?

Gruß Heiko

Beitrag von „curio“ vom 23. September 2010 um 19:27

Ich nehme mal an das es um das "dicke" Verbindungsstück am Schlauchende geht. Das dünne Rohr am Federbein selbst ist wahrscheinlich noch dicht?!
...Das sieht so aus als ob man da vielleicht einfach ein Standard-Verbindungselement aus dem Pneumatiksteuerungsbau nehmen könnte, wenn der Rohr/ Leitungsdurchmesser dem entsprechenden Maß entsprechen, schaust Du hier:

http://www.pneumatikwelt.de/Kap1Atlas7.pdf

z.B. Seite 94

Das ist an sich "pfennigware" und könnte man am eingebauten Federbin wechseln. Kleinkram sozusagen

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „ap11“ vom 23. September 2010 um 19:38

Täuscht das ,oder sieht das ganze Federbein an der Oberfläche eigenartig korrodiert aus? Bei mir jedenfalls (war gerade nachschauen) sieht das anders aus

---

Beitrag von „juma“ vom 23. September 2010 um 19:56

Servus,

> Zitat von man
>
> [...]Nur sind meine Bilder in der Regel 900x600 groß. Erlaubt sind scheinbar nur 800x600. Ist das der Grund warum sie nicht als Vorschaubild im Beitrag erscheinen?

ja. Ich nutze "online picture". Konvertiert schnell in die richtige Größe...

Beitrag von „hf“ vom 23. September 2010 um 20:06

.... Bilder schrumpfen geht auch gut mit dem MINI-Prg "TinyPic"....

kann man hier runterladen :

http://www.efpage.de/

...nur so nebenbei .....

Bilder auf günstige/kostenlose Art bearbeiten .... geht mit "PhotoScape" gut .....
http://www.photoscape.org/ps/main/index.php

LG
Dietmar

.....

Beitrag von „man“ vom 23. September 2010 um 20:07

@ Alex - nein die übrige Oberfläche ist eigentlich recht normal - dreckig eben...

> Zitat von juma
>
> Servus,
>
> ja. Ich nutze "online picture". Konvertiert schnell in die richtige Größe...

Hallo Uli,
nein an der Größe liegt es nicht - ich habe ja ein Tool mit dem ich beliebige Größen erzeugen kann und habe das gerade getestet.

Nochmal: mein Problem besteht ja nicht darin Bilder zu verkleinern und in mein Album hochzuladen - nur wenn ich diese dann hier in den Beiträgen verlinke, dann erscheint nur der Link als Text - nicht als kleines Vorschaubild, welches dann groß wird wenn man draufklickt.

Gruß Heiko

Beitrag von „juma“ vom 23. September 2010 um 20:16

Servus,

> Zitat von man
>
> [...]
> Nochmal: mein Problem besteht ja nicht darin Bilder zu verkleinern und in mein Album hochzuladen - nur wenn ich diese dann hier in den Beiträgen verlinke, dann erscheint nur der Link als Text - nicht als kleines Vorschaubild, welches dann groß wird wenn man draufklickt.

das geht auch nur, wenn du das betreffende Bild in dem betreffenden Beitrag hochlädst. Ein Bild, das bereits in einem Album auf dem Server liegt, kann nicht mehr mit einem solchen Vorschaubild dargestellt werden, da dieses wie gesagt nur dann funktioniert, wenn es im Rahmen des Beitrages hochgeladen wird.

Beitrag von „man“ vom 23. September 2010 um 20:26

Danke Uli - das war der entscheidende Tip... habe es gerade im "Hundegitter-Thread" getestet...

Gruß Heiko

Beitrag von „Lollo050968“ vom 24. September 2010 um 08:28

> Zitat von curio
>
> Ich nehme mal an das es um das "dicke" Verbindungsstück am Schlauchende geht. Das dünne Rohr am Federbein selbst ist wahrscheinlich noch dicht?!
> ...Das sieht so aus als ob man da vielleicht einfach ein Standard-Verbindungselement aus dem Pneumatiksteuerungsbau nehmen könnte, wenn der Rohr/ Leitungsdurchmesser dem entsprechenden Maß entsprechen, schaust Du hier:
>
> http://www.pneumatikwelt.de/Kap1Atlas7.pdf
>
> z.B. Seite 94
>
> Das ist an sich "pfennigware" und könnte man am eingebauten Federbin wechseln. Kleinkram sozusagen
>
> Viel Erfolg
>
> Achim
>
> Alles anzeigen

Vergiss das ganz schnell, die gammeln Dir innerhalb von einem Jahr weg und ausserdem sind die Quickfix nur gesteckt. Viel zu gefährlich, das da was abreißt.

Gruß

Lollo

(wir setzen jeden Tag vieele Pneumatikverschraubungen ein)

Beitrag von „curio“ vom 24. September 2010 um 13:07

..das war nur exemplarisch, suchen musst Du schon selbst (vielleicht auch mit Hilfe des :)). Die Elemente gibt es in allen (auch korrosionsfesten) Qualitäten und Ausführungen., da sollte an sich etwas passendes im Katalog zu finden sein.
Ich denke nicht, dass VW (oder konkret ATE) da die Verbindungstechnik für Pneumatikbauteile neu erfunden hat. Bei meinem TII sieht das teil übrigens auch nach Alu aus (aber noch ganz neu :))

Happy Weekend

Achim

Beitrag von „Michael67“ vom 5. Oktober 2010 um 17:20

Hallo Heiko

Möchte mich mal dranhängen.
Und zwar geht es um die Anschlußgarantie.

Auch ich hatte ein Problem mit dem Bremssattel,der angeblich
von 2 unterschiedlichen Freundlichen,nicht im Versicherungsumfang
aufgelistet wäre.
Daraufhin habe ich selber bei der Versicherung angerufen da in den Bedienungen
folgendes steht:Bis 100 000 km oder Fahrzeugalter 5 Jahre,sind alle elektrischen und mechanische Bauteile versichert.

An deiner Stelle würde ich selbst dort mal anrufen.

Wollte ich dir nur sagen,in der Hoffnung das du auf diesem Wege etwas
bewerkstelligen kannst.Viel Glück.

Beitrag von „man“ vom 6. Oktober 2010 um 20:17

Hallo Michael,

danke für den Tip.

Momentan prüft VW noch einen Sonderkulanzantrag - mal sehen was dabei rauskommt.

An die Versicherung würde ich danach auch noch gehen, wenngleich ich vom Versicherungsumfang schwer enttäuscht (und geheilt!) bin. Ich habe z.B. auch Probleme mit dem Kurvenlicht. Die klassische Meldung...

Mein AFS geht dann auch tatsächlich bis zum nächsten Neustart nicht... 3x darfst du raten was in der Ausschlussliste der Versicherung steht: Scheinwerfer sind ausgenommen...

Ein weiteres Ärgernis - weil ja nicht der Scheinwerfer defekt ist, sondern scheinbar ein Stellmotor - und den gibt es nur mit Scheinwerfer, also ohne Versicherung...

Knapp 3 jahre habe ich den T über den Klee gelobt - jetzt kippt die Stimmung grad drastisch... in 12 Monate steht die Neubeschaffung eines Nachfolgers an... mal sehen ob das ein VW wird.

Gruß Heiko

Beitrag von „Maverick“ vom 7. Oktober 2010 um 12:25

Hallo zusammen,

mein freundlicher um die Ecke hat genau diese Rep. vor kurzem an einem T-reg. eines Bekannten durchgeführt.
Die Teile des Federbeines gibt es lt. Ersatzteilkatalog alle einzeln.

Vorrausgesetzt ist allerdings, dass das abgerissene Teil aus dem Federbein ausgedreht werden kann.
Die neuen Messing-Teile kosten nicht die Welt.
Genaue Preise werde ich nochmal erfragen.

Ich werde mal sehen ob das bei meinem Dicken auch der Fall ist und die Teile sicherheitshalber austauschen lassen.

Grüße
Maverick

Beitrag von „Maverick“ vom 7. Oktober 2010 um 12:38

Hallo nochmal,

hab mit meinem Bekannten nochmal gesprochen.

Die Teile (Druckventil für Federbein Vorne) kosten pro Seite ca. 60€ und der Einbau war in ca. einer Stunde erledigt.

Teile Nr.: VW : 7L0 6161 813 B

Grüße
Maverick

Beitrag von „man“ vom 29. November 2010 um 14:29

So, nachdem nun ein paar Wochen vergangen sind mal ein kleines update.

Die Kundenabteilung von VW hat sich zwar bewegt - aber leider nicht ausreichend. Die zuständige Mitarbeiterin beruft sich mit ihrer Absage darauf, dass die Gewährleistung zum Schadenstag 9 Monate vorbei war und auch bei Konstruktionsfehlern keine Ausnahme gemacht werde - der Kunde muss zahlen.

Es bleiben >700€ auf denen ich sitzen bleibe.

Ich werde für unsere Firma daraus Konsquenzen ziehen und vorerst keine VW´s mehr anschaffen. Ich habe hier 3 Bestellungen auf dem Schreibtiscch liegen. 1 Caddy, 1 Passat, 1 T5 - die sind soeben in den Papierkorb gewandert. Unseren Händler habe ich informiert.

Wir brauchen planbare Kosten für unseren Fuhrpark, es gibt genügend Mitbewerber von VW welche eine **volle** Gewährleistung über den gesamten Leasingzeitraum bietet - ohne wenn und aber!

Ich habe meine Dokumentation des Schadenfalls soweit fertig, dass ich sie nun an das Kraftfahrtbundesamt und an den ADAC geben werde.

Das wars von meiner Seite...

Gruß Heiko

Beitrag von „Sittingbull“ vom 29. November 2010 um 18:14

> Zitat von man
>
> Wir brauchen planbare Kosten für unseren Fuhrpark, es gibt genügend Mitbewerber von VW welche eine **volle** Gewährleistung über den gesamten Leasingzeitraum bietet - ohne wenn und aber!

Hallo Heiko,

ich kann deinen Ärger verstehen, aber diesen Service gibt es durchaus auch bei VW. Ich habe gerade meinen neuen TII bestellt, welcher über 48 Monate im Leasing-Paket auch mit der "Wartung- und Verschleiss-Aktion" alle Wartungsarbeiten einschliesslich Verschleissteilen und Reparaturen analog der Neuwagengarantie beinhaltet. Diese Dienstleistung kostet mich lediglich € 31,- pro Monat Aufpreis

Grüße von Stephan

Beitrag von „sebastian85“ vom 4. Januar 2011 um 13:56

> Zitat von Maverick
>
> ...Die Teile (Druckventil für Federbein Vorne) kosten pro Seite ca. 60€ und der Einbau war in ca. einer Stunde erledigt.
>
> Teile Nr.: VW : 7L0 6161 813 B
>
> Grüße
> Maverick

...dich schickt der Himmel!
Habe seit heute offensichtlich eine kleine Undichtigkeit an der besagten Stelle
und beim Lesen dieses Threads ist mir die Kinnlade nach unten gefallen.
Erst dein Beitrag lässt mich hoffen!!!

Beitrag von „Lollo050968“ vom 4. Januar 2011 um 14:44

> Zitat von Sittingbull
>
> Diese Dienstleistung kostet mich lediglich € 31,- pro Monat Aufpreis
>
> Grüße von Stephan

[OT]Ist aber schwer von der km Leistung abhängig, bei mir sollte es schon ~80,00€/Monat kosten =48 Monate x 80 =3840€, das habe ich bei meinen beiden Touaregs in jeweils 3 Jahren nicht an Wartung und Verschleiß gehabt.

Gruß

Lollo[/OT]

Beitrag von „sebastian85“ vom 4. Januar 2011 um 18:34

ich hoffe das lässt sich "nur" mit dem Wechseln der Druckventile beheben...
sonst steht mir sehr viel Ärger bevor...

Beitrag von „Maverick“ vom 4. Januar 2011 um 19:00

Ja, so hat das bei meinem Bekannten auch ausgesehen. Bei meinem Dicken siehst noch nicht ganz so schlimm aus, ich werd das Ventil aber vorsichtshalber austauschen.

Aber vorsicht beim ausdrehen des Ventils, erst mit einer Drehtbürste sauber machen und mit Rostlöser behandeln.

Guten gelingen.

Grüße
Maverick

Beitrag von „ottokonrad“ vom 10. Januar 2011 um 17:39

Hallo man & Touaregfreunde,
bei unserem (R5 2004; 110.000km) war es heute soweit: Langes Zischen, der Vorderwagen senkte sich ab. Per Mobilitätsgarantie zur Werkstatt schlepen lassen. Die sagen: 2.000€ für ein neues Luftfederbein. Wahrscheinlich ist mal wieder ein Cent-Artikel kaputt, dafür Muss angeblich eine koplette Einheit raus. Dank für Eure Hinweise wegen abgegammelter Alu-Nippel und der Sicherheitsrelevanz. Werde wahrscheinlich, wenn Sonderkulanz-Antrag abgelehnt werden sollte, wieder an den VW-Vorstand schreiben. Immerhin habe ich aus der Ecke letztes Jahr die halbe Reparatur wg. Öl im Kühkreislauf ersetzt bekommen. Tipp: Bei solchen Schreiben an den VW-Vorstand immer einräumen, dass man als Halter immer einen Teil des Risikos trägt und deshalb nur die Hälfte der Kosten verlangen. Gruß, OttoKonrad

---

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2011 um 00:26

Maverick
Hast Du das Teil schon gewechselt? Selbst oder machen lassen? Kosten?

Gruss
Marco

Beitrag von „sebastian85“ vom 11. Januar 2011 um 10:27

> Zitat von macko
>
> Maverick
> Hast Du das Teil schon gewechselt? Selbst oder machen lassen? Kosten?
>
> Gruss

> Marco

Darf ich dir auch antworten?

Gestern habe ich das rechte Federbein der Vorderachse ausgebaut,
das Ventil vorsichtig vom Rost befreit und festgestellt,
dass der Messingmantel eingerissen (!) war.

Mein wollte das Federbein komplett für Material 1200 € + Arbeitsstunden ? wechseln.
Er hatte sich nichtmal angeschaut, ob man da etwas am Alten machen kann...
Das habe ich mir offensichtlich erspart. Den Preis für das Ventil werde ich noch erfahren.

Beitrag von „macko“ vom 11. Januar 2011 um 13:43

Hallo Sebastian,
ja darfst Du.:D
Hast Du Bilder von der Aktion gemacht? Hast Du die Federung während des Ausbaus gesperrt?

gruss
marco

Beitrag von „sebastian85“ vom 11. Januar 2011 um 14:35

Servus!
Bilder kann ich frühestens Übermorgen einstellen, bin mitten in der Schichtrunde und komm derzeit nicht zum Auto. Die Federung brauchten wir nicht sperren, da das fahzeug stand u die luft schon komplett draußen war...
War mittlerweile beim : das Ventil macht 52€ +Märchensteuer.

Beitrag von „Antrobus“ vom 20. Januar 2011 um 10:06

Hi Touaregfreunde,

bin auch betroffen, bei mir ist es VL undicht geworden, genau an der Verbindung der Schlauchaufnahme zum Federbein.
Mein T. ist aus 2004 und hat über 250.000km runter, da will ich mich mal nicht beschweren.

Ich dachte ich finde bei einem Verwerter ein Ersatzteil, aber nix da, die Dinger haben wohl Seltenheitswert.
Allerdings finde ich ausreichend Angebote für Porsche Cayenne Federbeine, um die 400 Euronen (gebraucht, guter Zustand versteht sich).

Weiß jemand ob das Ding passt?

Gruß
Antrobus

Beitrag von „macko“ vom 20. Januar 2011 um 10:20

HI,
lass Dir die Teilenummer von den Porsche Teilen geben, geh zum VW Teiledienst und lass nachsehen, wo das Teil sonst noch eingebaut wurde/wird. Cayenne/Q7/Touareg haben viele Gleichteile...

gruss
marco

Beitrag von „Davidoff“ vom 20. Januar 2011 um 10:28

Und wieder bin ich froh, dass ich kein Luftfahrwerk habe Im Winter friert es ein und im Sommer gammelt es weg

---

Beitrag von „sebastian85“ vom 20. Januar 2011 um 15:02

> Zitat von macko
>
> Hast Du Bilder von der Aktion gemacht?

Hier die Bilder!

Bei dieser Aktion habe ich gleich noch den Zahnriemen gewechselt,
die Tieftonfanfare getauscht und die Nebelscheinwerfer repariert.
hat sich also gelohnt...

Übrigens: Der Wechsel des Ventils ist auch ohne Demontage des Federbeins möglich!

Bei mir war die Messing-Hülle des Ventils gebrochen...
Das habe ich aber erst beim Auskratzen des Alurostes erkennen können.
Der Rest des Ventils lies sich nach einer Nacht im "WD40 - Bad" ohne Probleme ausdrehen.
Neues Ventil rein, sauber machen und mit Karosserie-Kit ausfüllen... fertig.

Mein hat mir mittlerweile die Rechnung eröffnet:
Er will 23,40€ +19% für die Aussage, dass mein komplettes Federbein getauscht werden muss!
is das okay?
Das Ventil kostet 51,60€ +19%.

Beitrag von „curio“ vom 20. Januar 2011 um 15:45

> Zitat von sebastian85
>
> Hier die Bilder!
>
> Mein hat mir mittlerweile die Rechnung eröffnet:
> Er will 23,40€ +19% für die Aussage, dass mein komplettes Federbein getauscht werden muss! is das okay?
> Das Ventil kostet 51,60€ +19%.

Ist ja interessant das er für eine falsche Auskunft auch noch bares haben will.
Am besten in bar direkt beim Chef bezahlen, leg die Bilder bei und sag ihm kostet auch nix, nur

für den Fall, dass nochmal jemand so ein Problem hat. wenn ihm das nicht peinlich ist, dann nix.

Viel erfolg

Achim

Beitrag von „seekingdanger“ vom 22. Januar 2011 um 04:40

Hallo Sebastian85,
sehr gute Arbeit, sehr guter Betrag.
Eine Frage: Wie wird diese Messingtülle, vermutlich das Ventil, im Federbein befestigt ?
Auf dem zweiten Bild (mit Deiner Hand) ist ein Gewinde nicht zu erkennen. Was bleibt da noch im Federbein stecken ?

Gruß
Marcus

Beitrag von „sebastian85“ vom 22. Januar 2011 um 10:52

> Zitat von seekingdanger
>
> Was bleibt da noch im Federbein stecken ?

Die Messinghülle ist auf das noch sichtbare Stück gepresst.
Der Rest sitzt im Gewinde...

Achim: ...am Donnerstag habe ich einen Termin!

gruß
Seb

Beitrag von „Trixi2“ vom 22. Januar 2011 um 10:53

Hallo Sebastian,solch bebilderte Beiträge find ich Toll werde wenn bei mir was ansteht auch so verfahren,durch solche Beiträge wird einem doch sehr geholfen. gruß reinhold

---

Beitrag von „Maverick“ vom 22. Januar 2011 um 11:29

Hallo zusammen,
sorry dass ich mich jetzt erst wieder melde.

Danke Sebastian, Klasse Beitrag und tolle Bilder.
So sollte das jeder hinbekommen.

Ich hab das Teil nun auch bei meinem Dicken erneuert, war gar nicht so schwer.
Die zweite Seite sieht noch nicht so wild aus....werd ich wohl noch lassen.

Grüße

Beitrag von „macko“ vom 22. Januar 2011 um 11:37

Hallo zusammen,
danke Seb für die Bilder!!

Weiß eigentlich jemand, wann das besagte Teil geändert wurde oder wurde das bis zum Produktionsende eingesetzt??
So wie ich das bis jetzt gelesen habe, war noch kein GP betroffen, oder?

gruss
marco

Beitrag von „Antrobus“ vom 29. Januar 2011 um 13:18

Danke @ macko, werd ich versuchen!!

sebastian85: Tolle Bilder, nun weiß ich wenigstens was mich erwartet wenn ich dem Gammel mit der Drahtbürste zu Leibe rücke.
Was denkst Du, kann man das Bauteil in das das Ventil reingeschraubt ist tauschen, und den Rest darunter erhalten, oder sieht das für Dich wie eine lebenslange Verbindung aus?
Ich fürchte dass bei mir dieses Teil schon zu korrodiert, sieht jedenfalls so aus.

Gruß an Alle
Antrobus

Beitrag von „sebastian85“ vom 30. Januar 2011 um 10:53

> Zitat von Antrobus
>
> ...den Rest darunter erhalten, oder sieht das für Dich wie eine lebenslange Verbindung aus?

Servus!
Der Luftbalg ist auf den Alublock mittels eines Rings aufgepresst.
Ich glaube nicht, dass sich da was wechseln lässt...

Kratz erstmal den Gammel ringsrum weg, dann wirst du mehr sehen!
Der Alublock ist durchaus massiv, der hält!

Gruß,
Seb

Beitrag von „RalfH“ vom 1. Februar 2011 um 23:06

Hallo Zusammen,

vor zwei Wochen trat an meinem Touareg genau der selbe Schaden auf.

Zuerst sporadische Fehlermeldung "Stop-Fahrwerksfehler". Nach einem Neustart war die Fehlermeldung wieder verschwunden.
Kurz darauf die Ernüchterung als ich morgens in die Garage stand, plötzlich ein lautes Zischen und mein Dicker knickte vorne links total ein. Der Luftbalg war innerhalb von wenigen Sekunden Luftleer.
Diagnose: Anschlußnippel elektrisch korrodiert.
Eine Überprüfung vorne rechts ergab, dass ich auch hier in allernächster Zeit mit dem selben Schaden rechnen muss, da auch rechts der Anschlussnippel schon völlig "zerfressen" ist.
Mein hat mir nahe gelegt schon aus Kostengründen (einmalige Achsvermessung, Befüllung, div. Arbeitsaufwand) sofort beide Seiten reparieren zu lassen.
Diese Reparatur zog sich letztendlich 4 Tage hin, da ein Ersatzteil nicht lieferbar war (tritt dieser Schaden eigentl. so oft auf??).

Ein Kulanzantrage wurde gestellt. Bislang habe ich weder eine Rechnung noch eine Antwort von VW erhalten.
Ich bin aber mal gepannt, wie sich VW zu dem Problem äußert.

Ich stelle mir nämlich auch die Fragen:

- Wie kann es sein, dass bei einem Fahrzeug (Laufleistung 75.000km) dieser Preisklasse, offensichtlich doch vermehrt, solch ein massiver Schaden mit ensprechenden Kosten auftritt??

- Noch wichtiger, was wäre passiert, wenn dieser Fehler während der Fahrt bei entsprechender Geschwindigkeit auftritt?

Gruß
Ralf

Beitrag von „Maverick“ vom 9. Februar 2011 um 15:58

Hallo RalfH,

anscheinend geht das Messing-Teil wohl doch öfter kaputt wie gedacht.
Was wurde denn vom erneuert? Das Federbein oder die Messing-Hülse?

Warum musste dein T-Reg vermessen werden? Dann wurden wohl doch die Federbeine ausgetauscht.

Warum VW hier bis heute nicht reagiert hat ist mir ein Rätsel, es handelt sich ja um keinen Einzelfall.
Ich hoffe mal nicht ,dass irgendjemand zu schaden kommt, wenn sich das ganze während der Fahrt mit hoher Geschwindigkeit erreignet. Das könnte doch sehr übel ausgehen.

Grüße

Maverick

Beitrag von „coala“ vom 9. Februar 2011 um 18:34

Hallo zusammen,

mal ein Vorschlag zur Vorbeugung gegen dieses Schadensbild: Da es sich ja ganz offensichtlich um elektrochemische Spannungskorrosion wegen der verschiedenen Materialpaarung handelt, hab ich bei meinem Fahrzeug die gefährdeten Stellen deckend mit Sprühwachs behandelt um den Zutritt des Elekrolyten - in diesem Fall schlichtweg Spritzwasser - zu verhindern. So eine Dose kostet unter 10 Euro, ist nützlich auch noch für andere Sachen und der schützende Überzug ist wenigen Augenblicken aufgesprüht, ohne irgend welche Teile abbauen zu müssen.

Grüße
Robert

Beitrag von „Michael67“ vom 9. Februar 2011 um 19:18

> Zitat von coala
>
> [...]mal ein Vorschlag zur Vorbeugung gegen dieses Schadensbild:[...] mit Sprühwachs behandelt [...]

Hallo Robert

Das ist eine sehr gute Idee.
Dieses werde ich bei Reifenwechsel auch andenken.

Beitrag von „Bernd S“ vom 10. Februar 2011 um 03:10

Das war auch meine erste Handlung, als ich hier davon gelesen hab. Mittlerweile ist eine ansehnliche Schicht Wachs zusammengekommen, da ich das regelmäßig durchführe.

Beitrag von „khclp“ vom 10. Februar 2011 um 08:18

> Zitat von Michael67
>
> Hallo Robert
>
> Das ist eine sehr gute Idee.
> Dieses werde ich bei Reifenwechsel auch andenken.

Wieso bis zum Reifenwechsel warten da kommt man so auch sehr gut drann und mit LF noch besser
LG Kurt

Beitrag von „macko“ vom 10. Februar 2011 um 13:52

Bei den gesalzenen Straßen momentan noch nicht zu empfehlen, bevor man das Salz mit unter das Wachs konserviert...
Ich habe das gerade noch vor dem Winter geschafft.

gruss
marco

Beitrag von „Fisch“ vom 13. Februar 2011 um 10:25

> Zitat von coala
>
> ... deckend mit Sprühwachs behandelt um den Zutritt des Elekrolyten - in diesem Fall schlichtweg Spritzwasser - zu verhindern.

Roberts Idee habe ich gestern nach einer gründlichen Reinigung auch umgesetzt.
Bei meinem Dicken (EZ 12/2006) konnte ich keinerlei Korrosionsspuren entdecken. Aufgefallen ist mir das meine vorderen Federelemente im Umkreis der eingeschraubten Druckventile weiß lackiert waren (deswegen keine Korrosion ???). Offensichtlich hat VW den Fehler der ersten Baujahre zum Anlaß genommen hier mit einer Lackierung vorzubeugen, ich hab´s jedenfalls nicht lackiert und das Fehzeug ist seit EZ in meiner Hand. Bei den hinteren Federelementen war jedoch keine Lackierung vorhanden, Korrosion konnte ich da aber auch nicht feststellen. Vorsichtshalber habe ich diese jedoch auch schön eingewachst.
Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 13. Februar 2011 um 10:44

> Zitat von Fisch
>
> [...]Bei meinem Dicken (EZ 12/2006) konnte ich keinerlei Korrosionsspuren entdecken. Aufgefallen ist mir das meine vorderen Federelemente im Umkreis der eingeschraubten Druckventile weiß lackiert waren (deswegen keine Korrosion ???). [...]

Hallo Fisch,

ich denke auch, dass es Unterschiede geben wird. Immerhin scheinen manche (vermutlich eher die meisten...) Fahrzeuge nicht betroffen, bei anderen gammeln die Verschraubungen dagegen nur so vor sich hin. Das könnten verschiedene Materialen sein, aber auch eine (fehlende) Vorbehandlung der Teile vor der Verschraubung, bzw. nur das Weglassen einer isolierenden Dichtscheibe. Das rauszukriegen wird wohl schwierig, wenn man keinen Zugang zu der genauen Historie der verbauten Teile hat.

Bei mir war ebenfalls optisch keine Korrosion feststellbar. Aber sicher ist sicher...

Grüße
Robert

Beitrag von „Dieselross“ vom 13. Februar 2011 um 11:04

Hallo,
...hoffe, ich habs nicht überlesen - welche Art Sprühwachs habt Ihr denn verwendet? -
Und wo bekomme ich das? (Ein Link wäre nett.)

Besten Dank und
LG
Dietmar

Beitrag von „coala“ vom 13. Februar 2011 um 12:10

> Zitat von Dieselross
>
> [...] hoffe, ich habs nicht überlesen - welche Art Sprühwachs habt Ihr denn verwendet? -
> Und wo bekomme ich das? [...]

Hallo Dietmar,

ich habe dieses hier verwendet. Das soll aber keine Werbung sein, natürlich geht auch jedes andere Konservierungswachs, inclusive Produkten aus der Auto-Abteilung vom Baumarkt um die Ecke. Nennt sich z.B. "Hohlraum-Konservierungswachs". Wichtig ist nur ein Produkt auszuwählen, welches in der Lage ist, dauerhaft eine zusammenhängende und plastische Schicht auszubilden, die Feuchtigkeit keinen Zutritt lässt. Das kann jedes Konservierungswachs.

Grüße
Robert

wachs4.jpg

Beitrag von „Fisch“ vom 13. Februar 2011 um 13:04

> Zitat von Dieselross
>
> ... welche Art Sprühwachs habt Ihr denn verwendet? -
> Und wo bekomme ich das? (Ein Link wäre nett.) Dietmar

Hallo Dietmar,
also Ossi vetraut mit in solchen Fällen auf das altbewährte Elaskon,
entweder UBS 2, UBS hell oder K 60 ML:
http://www.elaskon.de/seiten/pflegestation/index.html
zu finden direkt bei denen im Shop oder bspw. UBS 2 auf Bitumenbasis auch hier:
http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.d...e=STRK:MEWAX:IT

Sonax Spühwachs tut es aber sicherlich auch.
Gruß
Fisch

Beitrag von „coala“ vom 13. Februar 2011 um 13:37

> Zitat von Fisch
>
> [...] http://www.elaskon.de/seiten/pflegestation/index.html
> zu finden direkt bei denen im Shop oder bspw. UBS 2 auf Bitumenbasis auch hier:
> http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.d...e=STRK:MEWAX:IT
> [...]

Hallo Fisch,

also von Produkten auf Bitumenbasis würde ich persönlich für diesen Zweck die Finger lassen. Das Zeug ist - entgegen anderslautenden Werbeversprechungen - nicht langfristig richtig dicht gegen Feuchtigkeitszutritt. Darunter gammelt es oft munter weiter und dies unbemerkt, da das

Zeug im Allgemeinen schwarz oder grau eingefärbt ist. Die zweifellos bessere mechanische Stabilität (Steinschlagschutz) ist dagegen an der besagten Stelle am Federbein nicht gefragt.

Vom "Spaß" einer eventuell einmal notwendigen Reparatur an Teilen, die mit dem Zeug verklebt sind, mal ganz abgesehen

Grüße
Robert

Beitrag von „cindy11007“ vom 13. Februar 2011 um 16:20

Hallo,
bei meinem Auto waren die Zuleitungen insgesamt 4 mal wegoxidiert. Wie bei vielen anderen auch, mußte ich den Schaden jedesmal selbst bezahlen.
Der Schaden trat immer erst nach 2 Jahren und wenigen Monaten auf.
Somit war die Ersatzteilgarantie erloschen.
Die Garantieverlängerungsversicherung lehnte die Schadenskostenübernahme wegen dem Passus "Stoßdämpfer" ab.
Wegen der letzten Reparatur, beide Seiten waren diesmal zeitgleich kaputt gegangen, bin ich jetzt mit der VW-Vertragswerkstatt gerichtlich am streiten.
Bei den Reparaturen wurde nie versucht, den Schaden zu "reparieren". Jedesmal wurde das komplette Dämferteil ersetzt, obwohl eine Reparatur des Gewindes im Dämpfer durchaus möglich gewesen wäre. Der Einsatz eines Reparaturgewindes
entspricht durchaus dem Stand der Technik.
Der Schaden ist meines Erachtens die Folge von elektrolytischer Korrosion und
somit die Folge eines Kostruktionsfehlers.
Weis zufällig jemand, ob es für dieses Schadensbild von VW-Seite eine spezielle Reparaturanleitung für die Werkstätten gibt und ob in den letzten Jahren die Luftzuleitung zu den Dämpfer geändert wurde.
Mein Auto ist Erstzulassung 08/2004, somit Modelljahr 2005.

Gruß
Martin

Beitrag von „sebastian85“ vom 20. Februar 2011 um 11:14

> Zitat von cindy11007
>
> Weis zufällig jemand, ob es für dieses Schadensbild von VW-Seite eine spezielle Reparaturanleitung für die Werkstätten gibt?

Laut meinem besagt die Reparaturanleitung seitens VW: defektes Federbein tauschen!
Auf Nachfrage, warum komplett getauscht wird, die Antwort:

"sonst könnten wir keine Garantie auf die Reparatur geben."

Beitrag von „T-Fan“ vom 20. Februar 2011 um 15:04

Hallo,

bin ja auch auf der Suche nach einen T.
Da ja auch einige Gebrauchte mit Luftfederung angeboten werden, würde mich mal interessieren, ob solch ein Schaden an der Luftfederung durch die Gewährleistung des Händlers gedeckt ist ??

Gruß Andi

Beitrag von „chris-in“ vom 2. März 2011 um 17:33

Hat mein LF ein Defekt? Immer wenn der Dicke eine Zeit steht senk sich das Fahrwerk vorne ab. Fehler oder Normal?

Beitrag von „juma“ vom 2. März 2011 um 20:17

Servus,

> Zitat von chris-in
>
> Hat mein LF ein Defekt? Immer wenn der Dicke eine Zeit steht senk sich das Fahrwerk vorne ab. Fehler oder Normal?

dass der Dicke sich nach dem Abstellen und dem Schließen der Türen "schüttelt" und sich in der Höhenlage neu positioniert und ausgleicht, ist normal.
Du schreibst allerdings, er senke sich stets nur vorne ab. Ist das deutlich erkennbar? Wenn ja, mach mal bitte ein Foto und stell das ein.
Wenn dem so wäre und er sich tatsächlich reproduzierbar, also immer, nur vorne absenkt und dads deutlich sichtbar ist, dann wäre es nicht normal.
Deiner Äußerung entnehme ich aber auch, dass er nach dem Starten auch keine Probleme macht, wieder hochzufahren oder macht er merklich nach dem Anlassen keine "Luftsprünge"?

Beitrag von „Bernd S“ vom 2. März 2011 um 22:27

Wenn dem so wäre, kann es vielleicht am Kontaktschalter für die Motorhaube liegen.
Wenn ich meinen abstelle, und dann die Haube aufmache, denkt er sich wohl:" Oh, Herrchen will wohl nach Öl und Wasser gucken, da muß ich Ihm ein bißchen entgegenkommen"....
Soll heißen, wenn Dein Kontaktschalter sagt, Haube offen, dann senkt er sich vorne ab.
Ansonsten schließe ich mich Uli an, er versucht sich immer gerade zu stellen.

Beitrag von „coala“ vom 2. März 2011 um 22:59

> Zitat von Bernd S
>
> Wenn dem so wäre, kann es vielleicht am Kontaktschalter für die Motorhaube liegen.
> [...]
> Wenn ich meinen abstelle, und dann die Haube aufmache, denkt er sich wohl:" Oh, Herrchen will wohl nach Öl und Wasser gucken, da muß ich Ihm ein bißchen entgegenkommen"....
> Soll heißen, wenn Dein Kontaktschalter sagt, Haube offen, dann senkt er sich vorne ab.

> [...]

Hallo Bernd,

wenn der Kontaktschalter zickt, dann gibt es eine entsprechende Meldung im MFD, so, wie wenn eine Tür oder die Heckklappe nicht richtig geschlossen ist. Meiner (BJ 08) kommt mir übrigens nicht entgegen, wenn die Motorhaube geöffnet wird. das war auch bei Nummer 1 (BJ 05) nicht so. Erfüllst du vielleicht die "T-Norm" und der Dicke senkt sich einfach ab um das fehlende Gewicht Niveaumäßig zu kompensieren, wenn du aussteigst?

Grüße
Robert

Beitrag von „Bernd S“ vom 3. März 2011 um 06:01

> Zitat von coala
>
> Erfüllst du vielleicht die "T-Norm" und der Dicke senkt sich einfach ab um das fehlende Gewicht Niveaumäßig zu kompensieren, wenn du aussteigst?

Ich glaub, ich lieg noch unter der T-Norm....
1,82M, 83KG.
Ist dann jetzt mein Dicker besonders gut erzogen? Hmmmm.
Aber er geht definitiv vorne in die Knie, wenn die Haube geöffnet wird.
Ich meine sogar, daß er auch mit dem Popo runterfährt, wenn der Kofferraumdeckel geöffnet wird.
Und, besonders nach schärferer Fahrweise zischt und macht und tut es nach dem Parken, und er stellt sich gerade.
Aber, Du hast - wie immer- vollkommen Recht. Bei Meldung vom Kontaktschalter gibts ja noch die MFA....
Da hab ich wohl das Hirn nicht eingeschaltet vorm Schreiben.....
Sorry

Beitrag von „coala“ vom 3. März 2011 um 09:14

Hallo Bernd,

definitiv bei weitem keine T-Norm! (die erfülle ich allerdings auch nicht: Länge + 10 mm, Gewicht - 5 kg im Vergleich...) Da müssen wir also beide noch kräftig dran arbeiten

Mein Dicker zischt nach dem Abstellen und Verriegeln der Türen auch meistens noch ein freundliches "tsssssssch-üs" bevor er sich ausruht. Das ist ganz normal. Einen Knicks macht er aber weder vorne noch hinten vor mir. Beim T II gibt es ja nun einen extra Taster im Laderaum, damit man das Fahrzeugheck zum Beladen absenken kann. Bei unseren "alten" dagegen das Ladelevel, anzuwählen über den bekannten Drehknopf in der Mittelkonsole. Dass sich deiner automatisch beim Öffnen der Heckklappe absenkt - da bin ich geplättet. Meines Wissens ist das nicht "normal" und lässt sich auch nicht nachträglich programmieren. Hast du denn irgend etwas verändert? Ein Zusatzmodul zur Tieferlegung verbaut o.ä.?

Grüße
Robert

Beitrag von „Bernd S“ vom 3. März 2011 um 09:30

Nein, Fahrwerksseitig habe ich gar nichts verändert.
Es ist mir nur beim Beladen schon ab und zu aufgefallen.
(Aber jetzt, wo Du es sagst,.... er macht es nicht immer...)
Ist er vielleicht launisch?
Dann laß uns mal fleißig an der T-Norm weiterarbeiten....

Beitrag von „chris-in“ vom 13. März 2011 um 11:59

Hallo juma ich bins nochmal
er senkt sich wie beschrieben bei längerer Standzeit(über Nacht) vorne ab und wenn ich die Türe öffne kommt er wieder hoch bzw. erst nach ca. einem Kilometer.
Bilder habe ich leider keine da mit dem Dicken in der Garage keinen Platz zum Fotografieren habe.

Beitrag von „juma“ vom 13. März 2011 um 12:40

Servus,

> Zitat von chris-in
>
> [...]er senkt sich wie beschrieben bei längerer Standzeit(über Nacht) vorne ab und wenn ich die Türe öffne kommt er wieder hoch bzw. erst nach ca. einem Kilometer.[...]

das ist erstmal nichts außergewöhnliches...

> Zitat von chris-in
>
> [...]mit dem Dicken in der Garage[...]

senkt sich der Dicke nun nur bei dir in der Garage ab oder auch an anderen Orten?

Beitrag von „chris-in“ vom 14. März 2011 um 16:42

ER senkt sich fast immer ab aber wenn ich die Fahrertür öffne hebt er sich wieder, auch in der Garage. MfG Chris

---

Beitrag von „juma“ vom 19. März 2011 um 13:46

Servus,

> Zitat von chris-in
>
> ER senkt sich fast immer ab aber wenn ich die Fahrertür öffne hebt er sich wieder, auch in der Garage. MfG Chris

also grundsätzlich macht das meiner auch. Und wenn er dann auch immer wieder in das richtige Niveau fährt würde ich mir auch keine Gedanken machen, ob etwas defekt ist.
Anders sähe es aus, wenn er nach dem Türöffnen in der Stellung verharren würde und sich nicht wieder nach oben pumpen würde...

Beitrag von „macko“ vom 19. März 2011 um 16:20

> Zitat von chris-in
>
> ER senkt sich fast immer ab aber wenn ich die Fahrertür öffne hebt er sich wieder, auch in der Garage. MfG Chris

Hallo Chris,
als wenn das Absenken nicht direkt nach dem Abschließen ist oder ein paar Minuten später, würde ich sagen, die Luftfederbälge sind undicht. Vorallem wenn das Absenken einen längeren Zeitraum benötigt und man keinen Regelvorgang des Fahrzeugs / Ventils hört.
Beim Aufsperren wacht das LuFe Steuergerät wieder auf und merkt den Schiefstand, daraufhin wird ausgeglichen.

War bei den allroads auch oft der Fall, defekte Luftfedern und er senkte sich über Nacht ab...

gruss
marco

Beitrag von „chris-in“ vom 21. März 2011 um 11:28

Danke euch

Beitrag von „messalin“ vom 9. November 2011 um 07:52

Ausgerechnet kurz vor der TÜV Prüfung hab ich ein Fahrwerksfehler und komme damit nicht durch. Grund ist ein defektes Ventil am Luftdämpfer hinten links.
Habe das Ventil auf Durchgang geprüft und eine Unerbrechung festgestellt. lt. VW muss der Dämpfer komplett getauscht werden. Material ca. 1200 Euro.
Das Ventil sitzt direkt über der unteren Dämpferaufhängung und ist in einer Art Büchse eingepresst und somit nicht austauschbar.

Hat schon jemand Erfahrung mit diesem Problem gehabt?
Gibt es eine Möglichkeit das Ventil doch zu Tauschen.
Muss wirklich der komplette Dämpfer getauscht werden.

Gruss Messalin

Beitrag von „coala“ vom 9. November 2011 um 08:15

> Zitat von messalin
>
> ein defektes Ventil am Luftdämpfer hinten links. [...]

Servus Messalin,

da es hierfür schon einen passenden Thread gibt, habe ich die Themen zusammengeführt. Dein Problem ist hier auch schon beschrieben, ebenso eine Lösungsmöglichkeit.

Grüße
Robert

Beitrag von „messalin“ vom 10. November 2011 um 08:30

Hallo zusammen
anhand der Bilder die ich in diesem Thread gefunden habe, gehe ich hier von einem defekten bzw korrodiertem Ein und Rückschlag Ventil aus, das sich im oberen bereich des Dämpfers befindet.
falls ich hier falsch liege bitte korrigieren.
bei meinem Problem handelt es sich um ein Magnetventil des hinteren linken Dämpfers an der Unterseite.

Hinter einer Plastikschutzkappe befindet sich der Anschlussstecker der über eine kurze Anschlussleitung in dem Ventil mündet.
Foto reich ich nach.
Dieses Ventil hat keinen elektrischen Durchgang mehr.
Von meinem Freundlichen habe ich eine Ex-Zeichn. mit Art.Nr. bekommen, darauf kann man leider nur vermuten , dass sich der Anschluss auf dem Stoßdämpferteil im inneren des Dämpfers befindet.
Mein Händler sagt nur komplett zu tauschen.
Gibt es dieses Teil nicht einzeln?
Gruß Messalin

Beitrag von „coala“ vom 10. November 2011 um 09:19

> Zitat von messalin
>
> bei meinem Problem handelt es sich um ein Magnetventil des hinteren linken Dämpfers an der Unterseite. Hinter einer Plastikschutzkappe befindet sich der Anschlussstecker der über eine kurze Anschlussleitung in dem Ventil mündet. [...]

Servus,

das müsste das Ventil N338 sein, das CDC-Ventil für die Dämpferregelung. Ein elektrisch angesteuertes Proportionalventil, welches über einen Schieber den Öldurchfluss im hydraulischen Stoßdämpfer regelt. So wie das schematisch dargestellt ist, hat das Ventil direkten Kontakt mit der Ölfüllung des Dämpfers und das könnte daher durchaus sein, dass dies nicht einzeln lieferbar, bzw., bzw austauschbar ist. Sieht mir eher aus wie eingepresst, bzw. eingeklebt.

Grüße
Robert

Beitrag von „curio“ vom 10. November 2011 um 10:26

..ist der fehlende elektrische Durchgang als Fehlermeldung in der OBD gespeichert? Würde ich auf jeden Fall nochmal unmittelbar am Ventil am Federelement messen, vielleicht ist da nur ein Kontaktproblem. Kostet nix und kann im Zweifelsfall viel sparen.

Viel Glück

Achim