Luftfederung geht nicht mehr runter!!

Beitrag von „Fhelmli“ vom 5. Januar 2013 um 18:06

Hallo erst mal!

Bei meinen T1 geht das Luftfederfahrwerk hinten nicht mehr runter!

Seit geraumer Zeit sagt das Fahrzeug manchmal "Stop Fahrwerksfehler". Wenn man dann ausschaltet und wieder einschaltet dann kann man wieder fahren (passiert seit 10 Wochen alle paar Wochen mal). Seit heute ist es aber so das man bei Höhenverstellung vorne schon sieht wie er rauf und runter regelt. Hinten rührt sich aber nichts. Hinten bleibt es einfach oben! Ich hab schon mal unten reingeschaut und es scheinen alle Stecker angesteckt zu sein.

Ich habe folgende Fragen:
- ist das schlimm?
- kann ich so noch fahren?
- Ich habe eine VW Werkstatt die nicht so viel mit Touareg zu tun hat. habt ihr da vielleicht Hinweise was da defekt sein kann?
- Gibt es was das ich reinigen müsste (Filter, Ventile)?

vielen Danke und lg Franz

Beitrag von „alevuz“ vom 5. Januar 2013 um 18:57

Hallo und willkommen im Forum!

In diesem Fall wäre ein Scan hilfreich.....

Ansonsten gibt es immer mal den Fehler mit Feuchtigkeit im System - welche einfriert und damit etwas lahmlegt....
Steuerventilblock.....
Ein Ablasventil ?? genaue Bezeichnung ist mir jetzt leider nicht geläufig - defekt ist.
Einen Haufen Sensoren die defekt sein können und wenn ich mich nicht irre wird das Niveau Achs-weise geregelt dh. er knickt nicht auf einem Rad ein sondern bleibt zumindest bei der betroffenen Asche auf dem selben Niveau wir der defekte Bereich.....
Das Stg. defekt ist oder ein (Teil)LOCK erkannt wird.....

Na ja solange er oben bleibt bist du ja "nur" im Offroad oder Xtra Modus unterwegs.....was zu einer Verminderung des Komforts führen wird.....
Wenn er aber runter fährt und unten bleibt ist das Fzg. eigentlich unfahrbar da kein Federweg mehr vorhanden ist !
Ganz unten und ohne Restdruck mögen die LuFe Beine überhaupt nicht - damit werden sie zerstört.....

Somit würde ich vorsichtig unter Einhaltung der obigen Empfehlungen so schnell wie möglich eine Werkstatt ansteuern.....

SchöWo
Alevuz

Beitrag von „jmalter“ vom 5. Januar 2013 um 19:16

> Zitat von Fhelmli
>
> [...]
>
> Ich habe folgende Fragen:
> - ist das schlimm?
> - kann ich so noch fahren?
> - Ich habe eine VW Werkstatt die nicht so viel mit Touareg zu tun hat. habt ihr da vielleicht Hinweise was da defekt sein kann?
> - Gibt es was das ich reinigen müsste (Filter, Ventile)?
>
> vielen Danke und lg Franz

Erst einmal ruhig bleiben.
Auf die Frage ob es schlimm ist, kann ich Dir nur sagen Ja und Nein.

Bitte mal folgendes checken:

Motor aus, Zündung an, Türen zu.

Regler ganz nach Links auf Lade Level.
Was wird im Display angezeigt? Eventuell Druckspeicher lädt?

Regler ganz nach Links auf X-tra Level.
Passiert was?

Reinigen kannst Du nichts. Ob Du fahren kannst musst Du entscheinden, im ungünstigsten Fall kann es sehr teuer werden. Habe das ganze gerade hinter mich gebracht.

Ohne Diagnose kann man wenig sagen. Schau doch mal https://www.touareg-freunde.de/showthread.php…Com-User-OBD-II ob da jemand in Deiner nähe ist. Vielleicht kannst Du hier mal Fehler aus dem Stuergerät auslesen lassen.

Beitrag von „jmalter“ vom 5. Januar 2013 um 20:47

> Zitat von jmalter
>
> Regler ganz nach Links auf X-tra Level.

Ich meinte nach Rechts

Beitrag von „Fhelmli“ vom 6. Januar 2013 um 12:46

hallo

im Moment schaut es so aus:
Wenn ich den Drehregler nach rechts in die offroad Stellung gebe fahren alle Dämpfer nach oben. Es sieht aber so aus als ob hinten rechts der XTRA Level wäre.
Wenn ich zum Lade Level drehe dann gehen die vorderen Räder runter hinten links bleibt offroad Level hinten rechts XTRA Level.

bei diesen beiden Aktionen hat das Auto keine Fehlermeldung gegeben und es hat auch nichts über "Druckspeicher lädt" geschrieben.

Der Kompressor läuft verhältnismäßig nur sehr kurz und selten an. (hat ja auch nur mehr die halben Räder zu versorgen...).

Wenn ich Zeit haben werde ich heute mein altes OBD-Diag USB in Betrieb nehmen und schauen ob es mit dem Touareg läuft und ob ich was rauskriege?

lg
Franz

Beitrag von „jmalter“ vom 6. Januar 2013 um 12:50

> Zitat von Fhelmli
>
> Wenn ich Zeit haben werde ich heute mein altes OBD-Diag USB in Betrieb nehmen und schauen ob es mit dem Touareg läuft und ob ich was rauskriege?

Ich hoffe dass Du da etwas rausbekommst. Wenn Du dabei bist, schreibe mal ein paar mehr Infos über Dein Fahrzeug, ohne dem ist es schwierig.

Gruß
Jörg

Beitrag von „Fhelmli“ vom 8. Januar 2013 um 20:25

Hallo

Ich war heute in meiner Werkstadt und die haben folgende Fehler codes mit VCDS (oder so ähnlich) rausbekommen:
am Anfang war folgendes drinnen:
01400 - Niveauregelung
001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch
02250 - Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer
001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch

nachdem wir die codes gelöscht haben und einfach etwas rauf und runter geregelt haben sah man ganz klar: hinten rechts tut sich nichts: maximal bewegt sich da die Bodenfreiheit zwischen Xtralevel und offroadlevel hin und her.

Dann haben wir nochmal auf die Fehler codes geschaut. Es stand nur mehr der zweite drinnen: 02250 .....

das Auto ist ein T1 vor dem Facelift.
Laut dem Vorbesitzer wurde der Ventilblock (?) schon mal getauscht

Kann es sein das nicht das hintere rechte sondern das vordere linke ein Problem hat? Ich meine das könnte ja zu tief sein und deswegen ist wegen dem Hebel das hintere rechte einfach zu hoch!

Was ich auch bemerkt habe ist das beim vorderen linken Rad dieses Gelenk das das Niveau detektiert die Verbindung zwischen dem oberen Querlenker und de Gelenk sehr locker ist (geht +-5mm) hin und her.

vielen Dank für euere Hilfe und sorry vor die Späte Antwort, aber früher ging sich das mit der Werkstatt nicht aus.

lg
Franz

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 8. Januar 2013 um 20:51

Hallo Franz,
m.E. bekommst Du die Angelegenheit in dieser Form nicht in die Griff.
Nach meiner Kenntnis muß das Level, nach dem Löschen der Fehler, elektronisch justiert werden.

Gruß

Beitrag von „Fhelmli“ vom 8. Januar 2013 um 21:30

hallo
was meinst du mit elektronisch justiert werden? ist das was das Steuergerät automatisch macht oder ist das was das der Mechaniker mit dem VCDS macht?

kann es ein Fehler mit Ventilblock sein?

lg

Beitrag von „macko“ vom 8. Januar 2013 um 22:52

Hallo,

aus meiner Sicht können drei Sachen in Betracht kommen:

- als Erstes sollte die Grundeinstellung neu angelernt werden, dh. die vorgegebenen Werte zw Radnabenmitte und Kotflügelkante angelernt werden
- Kontrolle aller 4 Höhenstandssensoren (Du hast ja selbst gesagt, vorne links ist was komisch)
- Magnetventilblock möglicherweise defekt

Wir arbeiten momentan mit Hochdruck an einer FAQ für die Luftfederung. Ich hoffe nächste Woche ist es soweit... evtl. meldet sich jmalter hier auch noch zu Wort.

Grüsse
Marco

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 9. Januar 2013 um 17:52

> Zitat von Fhelmli
>
> hallo
> was meinst du mit elektronisch justiert werden? ist das was das Steuergerät automatisch macht oder ist das was das der Mechaniker mit dem VCDS macht?
>
> .....lg

Macko hat diesen Teil der Frage beantwortet:

> Zitat von macko
>
> Hallo,

> aus meiner Sicht können drei Sachen in Betracht kommen:
>
> - als Erstes sollte die Grundeinstellung neu angelernt werden, dh. die vorgegebenen Werte zw Radnabenmitte und Kotflügelkante angelernt werden
> - Kontrolle aller 4 Höhenstandssensoren (Du hast ja selbst gesagt, vorne links ist was komisch)
> - Magnetventilblock möglicherweise defekt
>
> Wir arbeiten momentan mit Hochdruck an einer FAQ für die Luftfederung. Ich hoffe nächste Woche ist es soweit... evtl. meldet sich jmalter hier auch noch zu Wort.
>
> Grüsse
> Marco

Beitrag von „jmalter“ vom 9. Januar 2013 um 20:19

> Zitat
>
> 01400 - Niveauregelung
> 001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch
> 02250 - Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer
> 001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch

Diese Fehlermeldungen lassen nichts gutes vermuten.
Du kannst mal mit VCDS in das Steuergerät 34 gehen und bei den Messwertblöcken
die Blöcke 1-6 ausgeben.
Dazu bitte Motor 5 Minuten laufen lassen und dann Motor aus und die Werte abrufen.
Kannst Du hier ja mal posten.
Mein Verdacht geht in Richtung Magnetventilblock bzw. defektes Federbein. Hier könnte das Ablassventil oder das Halteventil
defekt sein. Das kann ich aber erst sagen, wenn ich die Werte aus den Messwertblöcken habe.
Du kannst die Werte aus VCDS speichern in einer Datei.
Was mir hier als Fehler fehlt, ist "Regellage nicht erkannt". Daher mein Verdacht.

> Zitat

> - als Erstes sollte die Grundeinstellung neu angelernt werden, dh. die vorgegebenen Werte zw Radnabenmitte und Kotflügelkante angelernt werden
> - Kontrolle aller 4 Höhenstandssensoren (Du hast ja selbst gesagt, vorne links ist was komisch)
> - Magnetventilblock möglicherweise defekt

Das geht auch im Steuergerät 34 mit der Anpassung.
Motor an, alle Türen müssen geschlossen sein. Dann in Zugriffsberechtigung gehen und 31564 als Passwort eingeben.
Dann die Anpassung auswählen und in Kanal 1. Dann kommt der Hinweis das er in Tieflevel geht und danach in Normallevel.
Bevor dort nicht steht Wert V/L eingeben nichts machen.
Dann messen von der Radnabenmitte bis zur Kortflügel Kante am Radhaus. Es müssen 497 mm sein. Wenn der Wert abweicht den eingeben dann Test und Speichern.
Dann Kanal 2 für V/R. Ebenfalls 497 mm.
Dann Kanal 3 H/L hier sind es 502 mm.
Dann Kanal 4 H/R auch 502 mm.
Zum Schluss in Kanal 5 und den Wert 1 zum speichern der Regellage setzen Testen und Speichern.
Hinweis: Mit Kanal 0 löscht man alle Werte und muss neu anlernen.

Ich gebe Macko recht, seinen Verdacht mit dem Magnetventilblock teile ich.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Fhelmli“ vom 9. Januar 2013 um 23:05

Hallo

vielen Dank für die Infos, ich werde das machen! Wenn ihr schreibt: magnetventil block defekt. Sprechen wir da von 100€, 500€ oder 1000€?

danke und lg

Beitrag von „jmalter“ vom 9. Januar 2013 um 23:09

> Zitat
>
> Sprechen wir da von 100€, 500€ oder 1000€?

Kommt darauf an, wo Du es kaufst.
Beim ca. 440€
Den bekommst Du auch bei einem Händler (Original vom gleichen Hersteller) für 260€
Aber da sind wir noch nicht bei Dir. Lass uns erst mal rausfinden woran es liegt.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „Fhelmli“ vom 18. Januar 2013 um 07:37

Hallo

problem ist gelöst und luftfederfqhrwerk funktioniert wieder.
schuld was ein kleines defektes ventil das zwischen der druckleitung und dem Dämpfer montiert ist. Es ist 4cm lang und hat einen durchmesser von 2cm. Als die Werkstadt die druckleitung vom Dämpfer geschraubt hat ist der Dämpfer nicht zusammen gegangen. Dann wurde dieses kleine Ventil abgeschraubt und die luft ging raus.

Es kostet 80€ das wars....

lg
Franz

Beitrag von „Sittingbull“ vom 18. Januar 2013 um 08:51

> Zitat von Fhelmli

> Problem ist gelöst und Luftfederfahrwerk funktioniert wieder.

Hallo Franz,

danke für die Rückmeldung

Grüße von Stephan

Beitrag von „macko“ vom 18. Januar 2013 um 20:49

Hallo Franz,
danke für die Rückmeldung. Hast Du eine Teilenummer des defekten Teils?

Gruss
Marco

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 2. März 2013 um 19:24

Hallo,
gestern am späten Nachmittag trat ein "Problemchen auf".
T1, Mj. 2004
Nach kurzer starker Beschleunigung bis auf ca. 180 km/h erschien im Display der Warnhinweis "Top Fehler Fahrwerk".

Die anschließende Sichtprüfung ergab, dass vom Niveau her alles in Ordnung schien?
Die Einstellung zur Regelung am Rädelrad war auf "Normal"-Stellung.
Zündung aus und Zündung an führte zum Löschen des Warnhinweises im Display.
Bei der Weiterfahrt an einer roten Ampel probierte ich am Rädelrad die Stellung "Sport".
Die Balken zur Absenkung erschien.
Der T senkte sich sichtbar vorne ab.
Der Balken erlosch mit dem Hinweis "Stop Fehler Fahrwerk".
Die Sichtprüfung ergab: Drugster!
Vorne unten, hinten hoch!
Vermutlich also eine ähnliche Situation wie in der Beschleunigungsphase.

Das Fahrwerk soll herunter regeln, macht das aber nur im vorderen Teil und nicht hinten.
Da die Werkstatt kurz vor Toresschluß war, wurde nur der Fehlerspeicher ausgelesen:

sporadischer Fehler
oberer Grenzwert überschritten

Nach dem Löschen des Fehlerspeichers machte der Dicke immer noch keine Anstalten sich flacher zu machen.
Er fuhr noch in den Offroad-Level aber senkte seinen Po nur bis zur Normalstellung.
Also wurde für Montag eine genauerer Untersuchung vereinbart, damit ein Befund her kommt.

Den Warnhinweis im Display habe ich dann am Abend noch mehrmals durch "rauf und runter" wiederholen können.
Die Balken im Display erloschen auch nur gegen den Austausch der Fehlermeldung.

Heute in der Früh dann die Überraschung.
Ich hatte den Dicken im Normal-Modus abgestellt.
Beim Start bemerkte ich, dass er vorne deutlich hoch fuhr.
Auch hinten war im Spiegel Bewegung sichtbar.
Also, Rädelrad auf Stellung Sport.
Der Dicke senkte sich ab.
Der Balken im Display erlosch.
Die anschießenden Versuche lösten einen erneute Warnmeldung nicht aus.
Die Messungen mit dem Gliedermaßstab ergaben eindeutig das Ergebmos, dass Anhebung- und Absenkung, vom Niveau her, völlig gleichmäßig erfolgt.

An beiden Tagen herrschten Außentemperaturen von ca. +5°.

Was noch fehlt, ist der Befund bei höheren Geschwindigkeiten.

Den Beschleunigungstest habe ich noch nicht wiederholt.

Gruß

Beitrag von „donadi“ vom 1. Juli 2013 um 22:47

Hallo,

ich habe seid gestern das gleiche Problem. Mein T.1 ist hinten links 2cm höher als er sollte. Den Sportmodus erreicht er nicht. Die Balken blinken sehr lange bis dann der Fehler "Stopp Fahrwerk" kommt. Eben so das nach oben Fahren. Das dauert ewig - wenn er es denn mal schafft. Alles irgendwie schief und Krumm.

Fehler: 01400 - Niveauregelung
001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch

Ich habe die Messwerkblöcke wie hier beschrieben ausgelsen:

Adresse 34: Niveauregelung (7L0 907 553 H)

21:39:54 Block 001
11.59 V Spannung
12.10 V Spannung
0.0 km/h Geschwindigkeit
Kl.50 AUS

21:39:54 Block 002
Tür zu
Klappe zu
4.95 V Spannung
4.95 V Spannung

21:39:54 Block 003
unbetätigt
unbetätigt
unbetätigt
Relais AUS

21:40:28 Block 004
-3.0 mm Strecke
-13.0 mm Strecke
12.0 mm Strecke
-16.0 mm Strecke

21:40:28 Block 005
126.0 (keine Einheit)
117.0 (keine Einheit)
132.0 (keine Einheit)
110.0 (keine Einheit)

21:40:28 Block 006
41.0°C Temperatur
1.63 bar Druck
aus
aus

Ich dachte mir, ich lerne das Ding mal an. Allerdings scheitert es bereits am erreichen des Tieflevels. Er bewegt sich vorne zwar runter wenn es um die Einstellung für das erste Rad geht, aber er scheint nicht zu erkennen dass er das Tieflevel erreicht hat. Er bricht mit dem "Stopp Fahrwerksfehler" ab.

Inzwischen habe ich die Fehlermeldung:

01437 - Regellage nicht gelernt
005 - keine oder falsche Grundeinstellung/Adaption

und das AFS hat sich wohl auch verabschiedet - ich hoffe nur wegen der fehlenden Adaption. Ich will in einer Woche nach Portugal - bin für jede Hilfe dankbar!

Beitrag von „curio“ vom 2. Juli 2013 um 10:24

--von den Blöcken versteh ich gar nix (..old school) würde aber in einem solchen Fall zunächst die Sensorik der Höhenverstellung (..die Teile, welche die Position der Aufhängung an die Zentralelektronik weitermelden) auf Intaktheit der mechanischen Verbindung (..kann man von außen sehen) und elektrische Kontakte (Stecker/ Kabel) kontrollieren.

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „Earligor“ vom 2. Juli 2013 um 12:02

> Zitat von donadi
>
> [...] Ich habe die Messwerkblöcke wie hier beschrieben ausgelsen: [...]

Hey, das AFS geht, wenn nicht vorher ein Defekt, definitiv wieder weg. Grund der Fehlermeldung ist die fehlende Regellage / Grundeinstellung.
Wenn Du vcds hast überprüfe doch einmal alle dämpfer einzeln.
Ebene Fläche das Kfz abstellen.
Vcds linke, sichere Seite, mir fällt das Wort nicht ein und ich habe grade keins zur Hand.
Wenn er da nicht die hinten links ansteuern kann, wirst du auch dort dieses defekte Ventil evtl . haben.
Nur eine vermutung.
Regellage muss neu angelernt werden, da Du wie ich lese schon rumprobiert hast .... und somit unter 01? gelöscht.
Selber vcds? PLZ?

MfG

Beitrag von „donadi“ vom 2. Juli 2013 um 13:49

VDCS ist nicht meins, habs nur geliehen.

Das mit dem löschen und anlernen scheitert ja schon im Ansatz. Wenn ich das richtig verstanden habe, fährt das Fahrzeug auf Tiefniveau und dann auf Normalniveau. Und dann soll man die Werte für die Räder angeben. Jedoch erreicht meiner das Tiefniveau hinten nicht - da tut sich quasi nichts, qährend er vorne brav runter geht. Somit bricht die Adaption ab.

Heute bin ich damit zum Händler - er ist bei dem gleichen Punkt hängengeblieben. Jetzt steht der dicke erstmal da und wartet auf ein Termin. Überlege ob ich ihn nicht doch zurückholen soll und selber noch was probieren. Ich habe nur noch wenig Zeit bis zum Urlaub ☹

Was ist hinten anders als vorne? Hier hat jemand was von einem 80EUR teuren "was auch immer", 4cm lang und 2cm im durchmesser oder so. Irgend ein Ventil. Gibt es da eine Teilenummer?

Beitrag von „Earligor“ vom 2. Juli 2013 um 14:12

Das mit dem "selber rumprobieren" ist schon so eine Sache.
Jetzt ist er ja, ich hoffe, gut aufgehoben.
Meine Glaskugel sagt: Ventileinheit (oder wie der Name ist (druckventileinheit?!); beim Kompressor)
oder nur eins von den hinteren kleinen Ventilen (ca.80€). Wenn dann wohl wie erwähnt die rechte Seite.
Leider keine TeileNr zur Hand.
Viel Glück!

mfG

ps an Admin: Sorry für die ganze q. übernahme. Bin nicht am PC.

Beitrag von „donadi“ vom 3. Juli 2013 um 09:34

> Zitat von curio
>
> --von den Blöcken versteh ich gar nix (..old school)....

Ich übrigens auch nicht - habe gehofft das sich jmalter zu Wort meldet. Machte den Anschein als ob er da was rauslesen könnte.

Beitrag von „donadi“ vom 5. Juli 2013 um 08:20

So, kleines Update:

Fahrzeug steht immer noch beim Händler.

Kompressor OK, Relais aber vorsorglich getauscht
Magnetventilblock OK
Restdruckhalteventile hinten klemmten. abgeschraubt, wieder rangeschraubt - geht.

Ein Problem bleibt aber noch. Ursprünglich wollte das Fahrzeug ja eine Adaption der Höhe. Diese ist ja bisher daran gescheitert, dass das Fahrzeug hinten nicht die Höhe verändert hat,

was ja jetzt behoben ist. Jedoch lässt sich die Adaption nicht durchführen.

- Nach dem die gemessenen Höhenwerte in der Steuergetät eingegeben werden, speichert dieses die Werte nicht und beendet mit der "Fahrwerksfehler" Meldung.
- Des weiteren läuft bei mir der Kompressor nur dann, wenn der Motor läuft. Bei einem Vergleichsfahrzeug reicht auch nur eine eingeschaltete Zündung.
- Wenn man die Höhe auf Normalniveau eingestellt hat und das Fahrzeug hoch und runter Fährt, ist die Höhe auf Normalniveau eine andere - das könnte aber durchaus an der Fehlgeschlagenen Adaption liegen.

Vielleicht wird es in einem neuen Steuergerät enden....

Beitrag von „coala“ vom 5. Juli 2013 um 09:12

> Zitat von donadi
>
> [...] - Des weiteren läuft bei mir der Kompressor nur dann, wenn der Motor läuft. Bei einem Vergleichsfahrzeug reicht auch nur eine eingeschaltete Zündung. [...]

Servus,

speziell dafür könnte auch ein unzureichender Ladestand der Batterie (oder eine altersschwache Batterie...) verantwortlich sein. Ebenso reicht eine geöffnete Tür oder Heckklappe um Niveauänderungen zu verhindern: Tür auf > geht nicht mehr runter, Heckklappe auf > Niveauänderung nur nach unten.

Grüße
Robert

Beitrag von „donadi“ vom 5. Juli 2013 um 12:39

Das mit der Batterie ist mir auch in den Sinn gekommen.

Das Problem ist ja nicht, dass er sich nicht bewegt - das kann er ja jetzt inzwischen. Problem ist noch, dass der Kompressor eben nur anspringt, wenn der Motor läuft.

Das mit eine möglichen Unterspannung könnte auch erklären, warum das Steuergerät sich nicht programmieren lässt. Nach dem das Auto hoch und Runter ist und der letzte Saft über dem Grenzwert noch für ein vergebliches Anspringen vom Kompressor drauf gegangen ist, könnte es für das Steuergerät nicht mehr reichen.

Beitrag von „Humvee“ vom 5. Juli 2013 um 22:19

Ist doch normal, das der Kompressor nur läuft wenn der Motor auch läuft

---

Beitrag von „donadi“ vom 6. Juli 2013 um 08:01

Offenbar ist es bei einem Vergleichsfahrzeug nicht so. Da Läuft der Kompressor auch bei ausgeschaltetem Motor. Ich habe leider kein Touareg Vergleichsfahrzeug - aber ich habe euch 🙂

Könnten vielleicht einige Mitglieder sagen ob ihr Kompressor bei Ausgeschaltetem Motor auch anläuft, oder nur wenn der Motor läuft. Vielen Dank!!

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 6. Juli 2013 um 08:37

Guten Morgen

Das einzige was sich ohne Motor am Fahrwerk ändern lässt ist die Kofferraumabsenkung.

Das weiss ich deswegen so genau, da nun (Endlich) im Kassler Autohaus ein neuer inkl. Luftfederung zur Besichtigung bereit steht.
Allerdings ist dies neben dem Pheaton der einzige welchen man nur per Anfrage (verschlossen) betreten darf.

Trotz Schlüssel, welcher natürlich zwar ins Schloss der Motor allerdings nicht gestartet werden darf, läuft in Sachen Fahrwerk absolut nix. Leider :-p
Wie beschrieben ist das mit der Kofferaumabsenkung natürlich anders. Diese lässt sich

betätigen.

Ist das Vergleichsfahrzeug vielleicht der Hybrid ?
Bei diesem startet im Stand kein (hörbarer) Motor.

LG
Flo

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2013 um 09:22

> Zitat von Kerstinflorian
>
> [...] Das einzige was sich ohne Motor am Fahrwerk ändern lässt ist die Kofferraumabsenkung. [...]

Servus Flo,

es geht hier um den Touareg I

Grüße
Robert

Beitrag von „coala“ vom 6. Juli 2013 um 09:27

> Zitat von donadi
>
> [...] Könnten vielleicht einige Mitglieder sagen ob ihr Kompressor bei Ausgeschaltetem Motor auch anläuft, oder nur wenn der Motor läuft. Vielen Dank!!

Servus,

bei meinen ersten 7 L lief der Kompressor auch wenn die Zündung eingeschaltet war. Wir hatten hier im Forum allerdings schon ein paar Mal gewisse Unterschiede bei einigen Dingen festgestellt, die Luftfederung betreffend, z.B. bei der "Lock"-Funktion und ob das Fahrzeug das Xtra-Level nach Ausschalten der Zündung und schließen der Türen beibehält. Es scheint da - abhängig vom Baujahr bzw. Firmwarestand - durchaus Unterschiede in manchen Punkten zu

geben. Eventuell ist das auch so einer(?).

Grüße
Robert

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 6. Juli 2013 um 09:45

coala,

man bin ich doof ;-p
Sollte mir wohl das Motto: ,,Erst lesen dann schreiben" zu Herzen nehmen.

Sorry 🙂

LG
Flo

Beitrag von „donadi“ vom 8. Juli 2013 um 09:02

Konnte vielleicht schon jemand von euch testen ob der Kompressor auch bei ausgeschaltetem Motor (jedoch Zündung an) läuft?

Beitrag von „coala“ vom 8. Juli 2013 um 09:05

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> bei meinen ersten 7 L lief der Kompressor auch wenn die Zündung eingeschaltet war.
> [...]

> Zitat von donadi

> Konnte vielleicht schon jemand von euch testen ob der Kompressor auch bei ausgeschaltetem Motor (jedoch Zündung an) läuft?

Servus,

Beitrag # 32 gelesen...?

Grüße
Robert

Beitrag von „donadi“ vom 8. Juli 2013 um 10:42

Ja, gelesen.

Gut wären so zwei oder drei Vergleichsfahrzeuge.

EDIT:

Aktueller Stand - der Kanal 05 im Steuergerät welcher für das Speichern der Werte verantwortlich ist, ist Blockiert.

Ich vermute, weil ich einen Adaptionsvorgang gestartet habe ohne zu wissen dass die Restdruckhalteventile defekt sind. Somit ist der Adaptionsvorgang abgebrochen und dieser Status ist wahrscheinlich irgendwo im Steuergerät hinterlegt. Ich denke an diesem Punkt liegt die Lösung - ich weiss nur nicht wie auflösen.
Die Grundeinstellung wird im übrigen gelöscht sobald man sich im Anpassungskanal für die Grundeinstellung anmeldet. Also vorsicht - einen "nur mal Schauen" Modus gibt es nicht!

Beitrag von „Earligor“ vom 8. Juli 2013 um 10:48

Zum Vergleich:
Bei mir auch nur Zündung, alle Türen zu und Batterien voll/gut,

dann funktioniert auch der Kompressor der Luftfederung.

Mit laufendem Motor auch

mfg

Beitrag von „donadi“ vom 8. Juli 2013 um 19:43

So, das Problem ist im Griff bzw gelöst.

Die Ursache ist hauptsächlich die VAG Diagnosesoftware, die wohl etwas zickig ist. Ich bin heute mit meinem VCDS zum Händler und habe mein Fahrzeug quasi selber wieder instand gesetzt.

Verlauf:

- Regelanlage Luftfahrwerk muss neu angelernt werden, da ich die Werte - zum damaligen Zeitpunkt unwissendlich - gelöscht habe
- Anlernvorgang ist fehlgeschlagen da die Restdruckhalteventile bzw eins davon hinten geklemmt haben
- Restdruckhalteventile wurden wieder gängig gemacht

--> Anlernvorgang mit VAG Diagnosegerät schlägt fehl, Steuergerät speichert Werte nicht

In der Zwischenzeit habe ich mich ja auch schlau gemacht und bin bei MT über ein Eintrag gestolpert in dem beschrieben war dass der Anlernvorgang an einem Audi A6 C5 Allroad immer abgebrochen ist und nur mit einem Uralt Kofferdiagnosesystem funktioniert hat. Also habe ich mein VCDS geschnappt und bin damit zum Händler. In der Tat hat sich mit dem Rosstech VCDS das System anlernen lassen. der Fehler ist nun weg und das Fahrwerk funktioniert einwandfrei.

Als wir dann noch im Fehlerspeicher geschaut haben, habe ich im Motorsteuergerät eine Fehlermeldung bzgl. dem Differenzdrucksensor gefunden. Den lasse ich nun auf anraten vom Händler tauschen. Es gibt davon eine neue Version - meine ist noch Fehlerbehaftet.

Kosten:

6,75h verbucht, Diagnose des Problems, neues Relais für den Kompressor incl. Einbau, neuer Differenzdrucksensor incl. Einbau und viele Kaffee: 400EUR

Edit:

Das Grundsätzliche Problem warum das Fahrzeug nicht mehr runtergegangen ist, waren die Restdruckhalteventile. Der Rest waren Begleiterscheinungen und hausgemachte Probleme durch zu viel Fummeln an der falschen Stelle bzw zu spätes erkennen der defekten Restdruckhalteventile meiner seits.

Beitrag von „macko“ vom 8. Juli 2013 um 20:32

Hallo Donadi,

vielen Dank für die Rückmeldung. Zum Glück funktioniert ja nun alles wieder.

Aber warum wurden die Restdruckhalteventile nur gängig(?) gemacht und nicht komplett getauscht?

Gruss
Marco

Beitrag von „donadi“ vom 8. Juli 2013 um 20:47

Das ist ganz einfach - das war in der Findungsphase. Es waren keine auf Lager und es hätte 24h gedauert bis er welche da hätte - und der Kunde hat Druck gemacht Eigentlich wurden die nur aus und wieder eingeschraubt. Stört mich jetzt aber weniger - die Dinger sind fällig, aber nach meinem Urlaub. Jetzt bin ich froh dass ich nichts umplanen muss und das ich finanziell super Fair rausgekommen bin. Ich nehme mir ein Ventil mit in den Urlaub - und nach dem Urlaub lasse ich die auch vollends tauschen.

Beitrag von „macko“ vom 8. Juli 2013 um 20:50

Ah ok.

Na dann gute und pannenfreie Fahrt in den Urlaub!

Gruss
Marco

Beitrag von „Earligor“ vom 8. Juli 2013 um 22:06

Freut mich auch das er wieder io ist.

Teile Nr wären trotzdem nicht schlecht; von dem hinteren Restdruckventil.

Mfg

Beitrag von „macko“ vom 8. Juli 2013 um 22:46

Hallo,

eigentlich müssten alle Restdruckhalteventile die gleiche Teilenummer haben, 7L0 616 813 B.
Edit: vorne und hinten verschieden, siehe nächster Beitrag!!

Dieser Thread ist dazu auch lesenswert: Klick

Gruss
Marco

Beitrag von „donadi“ vom 8. Juli 2013 um 23:21

Aber gerne doch. Laut ETKA gibt es das Restdruckhalteventil und O-Ring als Set.

Restdruckhalteventil mit O-Ring hinten: 7L0 616 814 B ~70EUR
Anschlussstück M10 zur Schlauchbefestigung: 7L0 616 758 ~15EUR

Restdruckventil mit O-Ring vorne: 7L0 616 813 B ~70EUR
Anschlussstück M10 zur Schlauchbefestigung: 7L0 616 758 ~15EUR

Beitrag von „FJR“ vom 31. Juli 2013 um 18:41

Hallo, ich bin neu hier im Forum und möchte zunächst mal sagen das ich froh bin das es EUCH gibt

Das selbe Problem wie Fhelmi habe ich auch, absolut gleich, mir ist nur nicht ganz klar (bitte nicht lachen) ob es sich um das Ventil HL oder HR handelt was Fhelmi ausgetauscht hat. Evtl. kann mir jemand helfen, die Teilenummer ist ja im letzten Beitrag zu lesen. Kann mir jemand sagen wo das Ventil genau sitzt?

Danke Flo (T1 2005)

Beitrag von „alevuz“ vom 31. Juli 2013 um 19:09

Hallo,

Dein gesuchtes Bauteil sitzt immer oben am Federbein, ist aus Messing (also goldfarben) und es wird mit farbigen Luftleitungen versorgt !
Vorne ist recht gut ranzukommen, hinten meines Wissens nicht, zumindest muss ich sehr weit unter den Wagen rollen um es zumindest zu sehen !

https://www.google.at/search?rlz=1G1...iw=1680&bih=935

Sg
alevuz

Beitrag von „FJR“ vom 31. Juli 2013 um 20:28

Danke für die Antwort Kann man sowas problemlos tauschen? Hab aber immer noch keine Idee ob jetzt das HL oder HR eine Idee wäre klasse

---

Beitrag von „donadi“ vom 31. Juli 2013 um 21:11

Schwer zu sagen. Wenn das Fahrzeug Nicht schief steht dann hilft nur probieren. Bei mir hat die Werkstatt das ding nicht getauscht. Nur angeschraubt und wieder rangeschraubt. Das ist ein recht einfaches Bauteil das einfach rein mechanisch hängen bleiben kann. Bevor du die Dinger abschraubst, Köpfe mal mit einem Hammer drauf. Aber bitte mit gemäßigtem Krafteinsatz. Davor Fahrzeug abstützen damit es nicht absacken kann.

PS: Gruß aus gerade Spanien. Ich habe jetzt schon 4600km mit Wohnwagen runter seid mein Ventil das Problem hatte. Tausch war ja wie geschrieben garnicht nötig.

Beitrag von „FJR“ vom 2. August 2013 um 21:50

Hallo,

also zunächst mal VIELEN DANK an EUCH es war wirklich das Ventil und es funktioniert wieder alles beim "Dicken"

Aber eine weitere Frage habe ich noch, das Niveau wurde wie von Jmalter beschrieben angelernt, das Problem ist aber das noch immer geringe Unterschiede im Bereich von so +/- 6 mm bestehen, meine Frage ist ob das "normal" ist oder was man machen könnte?

DANKE und VG Flo

Beitrag von „Earligor“ vom 2. August 2013 um 23:18

> Zitat von FJR

> ... Unterschiede im Bereich von so +/- 6 mm bestehen ...

ich will nicht knausern aber 6 mm sind nicht viel.
Doch beim richtigen Anlernen, kann man selbst diese fast, durch hinzu / oder abziehen, vom einzugebenen Wert korrigieren.

Mfg

Beitrag von „FJR“ vom 3. August 2013 um 12:37

Danke für die Antworten.

Eine Bitte hätte ich, könnte jemand bei dem das Fahrwerk in Ordnung ist mal den Abstand zwischen Radnabenmitte und Kotflügelkante nachmessen (in normaler Höhe) und schreiben ob diese hinten und vorne jeweils gleich sind oder Abweichungen bestehen, falls ja wie groß diese sind? Würde ich absolut KLASSE finden wenn das jemand macht

---

Beitrag von „donadi“ vom 3. August 2013 um 14:57

497 mm VA
502 mm HA

Das sind die soll Werte. Bei mir Passen die

Beitrag von „Earligor“ vom 3. August 2013 um 15:09

Nach meinem Tausch eines Ventils vor ca. 4 Wochen und anschl. Grundeinstellung auch die Werte:
497 mm VA
502 mm HA

Beachte bitte das der Wagen dazu auf einem nahezu Eben erdigem Grund stehen soll(te).

Mfg

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 12:05

Moin, habe auch Probleme mit dem Luftfahrwerk! Es wurde aus heiterem Himmel Stop Fahrwerkfehler angezeigt, Wagen fuhr nur noch in den Offroadlevel und nicht wieder runter! Werkstatttermin..Die sagten, "probieren wir mal den Rep-Satz Lufttrocknereinheit"! Mit Einbau waren das 430€.. War viel Wasser drin.. Touareg funktinierte wieder in allen Positionen!..allerdings nur für 4 Tage dann wieder Fahrwerkfehler! Vorne rechts unten alle anderen oben.. Werkstatttermin..Probieren wir mal die Ventileinheit für 700€ inkl. Einbau! Gesagt getan, Fahrzeug funktionierte einwandfrei in allen verstellbaren positionen! Eine Woche verging dann Fahrwerksfehler vorne tiefer als hinten nicht unter Stufe 3 zu bekommen! Habe dann das Relais für den Kompressor noch gewechselt aber auch keinen Erfolg.. Kann hier noch jemand helfen den Fehler zu lokalisieren?? Vielen Dank im Vorraus Gruss Jens

Touareg 3,0 TDI Facelift Modell 2008

Beitrag von „Earligor“ vom 4. August 2013 um 12:12

Was ist denn das für eine Werkstatt?!
Fehler ausgelesen?
Freie oder VW?

Mal auf verdacht tauschen geht ja garnicht. Das würden die wieder rückgängig oder selber bezahlen können.
Kennst Du wenn, von wehen auslesen? Sonst PM

MfG

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 12:26

> Zitat von Earligor
>
> Was ist denn das für eine Werkstatt?! Fehler ausgelesen? Freie oder VW? [...]

War direkt bei einer VW "Fachwerkstatt"!! Die haben mich immer gefragt was sie zuerst tauschen sollen und so haben wir immer erst in den "günstigsten Schritten" getauscht! Dabei wäre es am Ende am günstigsten gewesen den kompletten Kompressor zu tauschen! Der Kompressor bei aber i. O... Könnte nochmal in die freie Werkstatt meines Vertrauens fahren zum Fehler auslesen, wenn Du dann was mit den Fehlermeldungen anfangen kannst!? Zu VW möchte ich nicht mehr.. Gruss Jens

---

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 13:03

IMAG0079.jpgIMAG0080.jpgIMAG0081.jpg

> Zitat von baggergott
>
> War direkt bei einer VW "Fachwerkstatt"!! Die haben mich immer gefragt was sie zuerst tauschen sollen und so haben wir immer erst in den "günstigsten Schritten" getauscht! Dabei wäre es am Ende am günstigsten gewesen den kompletten Kompressor zu tauschen! Der Kompressor bei aber i. O... Könnte nochmal in die freie Werkstatt meines Vertrauens fahren zum Fehler auslesen, wenn Du dann was mit den Fehlermeldungen anfangen kannst!? Zu VW möchte ich nicht mehr.. Gruss Jens

---

Beitrag von „Earligor“ vom 4. August 2013 um 13:17

Ich würde Fehlerauslesen, dann Regellage neu anlernen.

Mfg

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 13:32

Ich denke mir auch er bekommt irgendwie falsche Werte, die Anlage an sich funktioniert einwandfrei!!
Hast Du sowas schon gemacht, also auslesen und die passenden Werte einstellen?
Bin bei sowas nicht so bewandert!
Dafür würde ich Dich glatt besuchen kommen!:biggrin: Image not found or type unknown
Gruss Jens

> Zitat von Earligor
>
> Ich würde Fehlerauslesen, dann Regellage neu anlernen.
>
> Mfg

Beitrag von „Earligor“ vom 4. August 2013 um 14:16

> Zitat von baggergott
>
> Dafür würde ich Dich glatt besuchen kommen!:biggrin: Gruss Jens

Hast PN!
Alles weitere dann nach pers. Absprache. Von Dir zu mir sind es ca. 45 min.
PS: Hab ich schon erwähnt das ich heute zuhause bin.

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 18:31

> Zitat von Earligor
>
> Hast PN!
> Alles weitere dann nach pers. Absprache. Von Dir zu mir sind es ca. 45 min.
> PS: Hab ich schon erwähnt das ich heute zuhause bin.

Tja, heute wird das leider nichts mehr.. Hast Du denn auch diese Probleme mit dem Luftfahrwerk gehabt und es durch neues anlernen wieder in Gang gebracht? Woher bekommst Du die richtigen Werte zum einstellen? Viele Fragen viele Grüsse Jens

---

Beitrag von „Earligor“ vom 4. August 2013 um 18:40

Ja, bei mir war ein Ventil (vorne links) weggegammelt.
Habe es selber rausbekommen und ein neues verbaut.
Dann Grundeinstellung gemacht.
So, ein Tipp noch:
Hier im Forum steht fast alles drin.
Nur danach suchen und ne Menge lesen

Mfg

PS: Die Aktionen mit Deinem VertragsHändler würde ich nicht so stehen lassen.

Beitrag von „baggergott“ vom 4. August 2013 um 19:38

> Zitat von Earligor
>
> Ja, bei mir war ein Ventil (vorne links) weggegammelt.
> Habe es selber rausbekommen und ein neues verbaut.
> Dann Grundeinstellung gemacht.
> So, ein Tipp noch:
> Hier im Forum steht fast alles drin.
> Nur danach suchen und ne Menge lesen
>
>
> Mfg
>
> PS: Die Aktionen mit Deinem VertragsHändler würde ich nicht so stehen lassen.
>
> Alles anzeigen

Also ein vergammeltes Ventil schliesse ich aus denn Druckverlust habe ich ja nicht, ehr zu viel Druck soviel das er garnicht mehr runter will! Also irgendwelche Werte die er bekommt sind falsch! Ist jedenfalls meine unfachmännische Meinung.. VW scheint ja auch völlig hilflos, als nächstes würden die eine Fehlersuche mit dem VW Werk als Telefonjoker machen! Das könnte Tage dauern und tausende Euros Kosten verursachen! Habe mir selbst schon die Augen eckig gelesen aber ich kann ja nicht alles tauschen und probieren ob es hilft! Ein professioneller Luftfahrwerkschrauber wäre gut..

Beitrag von „donadi“ vom 4. August 2013 um 23:12

Hallo.

Wie hier schon alle schreiben ist es das wichtigste erst einmal den Fehlerspeicher auszulesen. Dieser wird wahrscheinlich sowas wie "oberer Wert überschritten" oder "unterer Wert überschritten" schreiben.
So war es bei mir, ich hatte ja wie viele andere hier den gleichen Effekt mit dem Fahrzeug.

Die beschriebene Fehlermeldung besagt dass das Niveau nicht in einem bestimmten Zeitraum erreicht werden konnte. Das sagt noch nichts über die genaue Ursache, schließt jedoch defekte Geber aus, denn die haben eine eigene Fehlermeldung.
Im Grunde wirst du wahrscheinlich das gleiche Problem haben wie fast alle - das Restdruckhalteventil hängt auch bei dir. Nach Tausch des Ventils ist ein anlernen in der Regel nicht erforderlich, kann aber gemacht werden da es eh nur wenige Minuten dauert.

Und dein Vertragshändler ist ein ahnungsloser Gauner. Was besseres fällt mir dazu nicht ein.
Es ist kein Problem wenn eine Werkstatt nicht weiter kommt. Die Frage ist immer, wie sie damit umgeht.

Lass dir den Fehlerspeicher auslesen und wir kriegen das hier schon auf die Reihe.

Beitrag von „donadi“ vom 8. August 2013 um 09:30

Gibt es Neuigkeiten?

Beitrag von „baggergott“ vom 8. August 2013 um 19:06

Hi, erstmal Danke für die rege Informationsflut! Leider bin ich noch nicht zum auslesen gekomen da ich beruflich unterwegs bin. Momentan steht er wieder normal.. Werde mich aber wieder melden wenn der Fehler ausgelesen ist!
Gruss Jens

Beitrag von „pillepalle“ vom 15. August 2013 um 16:08

Hallo!
zunächst einmal danke an alle die her ihr Wissen und ihre Informationen teilen.
bei mir waren es die gleichen Fehler wie beim TE. Mein freundlicher wollte den Kompressor tauschen obwohl klar sichtbar war das der t-reg nur hinten rechts hoch stand. Ich habe ein neues Ventil bei Miessler Automotive gekauft (30€) und mit Hilfe eines geliehenen aber dringend notwendigen Spezialwerkzeugs (T 10158/1) eingebaut.
Fehler gelöscht, alle Niveaus getestet, glücklich!
Danke, ohne euch wär das Elend teuer geworden!

danke und immer gute (gerade) Fahrt!

martin

Beitrag von „donadi“ vom 16. August 2013 um 00:31

Schön zu lesen.

Das Werkzeug habe ich immer mit im Fahrzeug. Kostet ~ 20EUR in der Bucht

Dein Händler hatte wahrscheinlich den Magnetventilblock im Visier. Bei einer Stellglieddiagnose hätte er aber gemerkt, dass dieser funktioniert. Im VW Rep Leitfaden steht jedoch eindeutig drin dass das Restdruckhalteventil zu prüfen ist.

Beitrag von „pillepalle“ vom 16. August 2013 um 01:10

Das ist ja das was die Sache so ärgerlich macht...
In den Unterlagen die ich über Erwin bezogen habe steht klar drin das das Ventil zu tauschen ist.
da war nur der Händler nicht von zu überzeugen ☹ Er meinte tatsächlich das der Kompressor nicht genug Leistung hat.
Es gibt wohl eine TPI die einen Reparatursatz für den Kompressor beinhaltet. Da mein Wagen aber schon älter (11/2006) sei, war er der Meinung mir einen Kompressor verkaufen zu müssen!

Grüsse, Martin

Beitrag von „donadi“ vom 27. August 2013 um 13:09

> Zitat von baggergott
>
> Hi, erstmal Danke für die rege Informationsflut! Leider bin ich noch nicht zum auslesen gekomen da ich beruflich unterwegs bin. Momentan steht er wieder normal.. Werde mich aber wieder melden wenn der Fehler ausgelesen ist!
> Gruss Jens

Gibt es schon was neues bei dir?

Beitrag von „baggergott“ vom 14. September 2013 um 09:42

Hallo erstmal.. War letzte Zeit beruflich sehr im Stress und bin nicht dazu gekommen was am Luftfahrwerk zu machen! Allerdings hatte ich die letzten Wochen nach jedem Start "Fahrwerksfehler" und der Dicke stand jedesmal anders da! Nun habe ich Donnerstag 4 neue Restdruckhalteventile verbauen lassen und alles funktioniert einwandfrei! Also war der ganze teure Aufwand von vorher wohl vergebens.. Schade das die bei VW so unfähig sind eine zielgeführte Fehlersuche durchzuführen! Das war jetzt ein echt teurer Spass, mittlerweile gesamt ca. 1600€! Ohne euch wäre es warscheinlich noch mehr geworden! Dafür erstmal ein dickes "Dankeschön"!!! Werde in Zukunft erstmal bei euch reinschauen bevor ich meinen Dicken bei VAG abstelle! Danke und allzeit gute Fahrt wünscht Jens

Beitrag von „dieseloel“ vom 1. November 2014 um 11:06

Hallo,
nun hat es mich am Dienstag auch erwischt, Stop-Fahrwerksfehler!
Vorne fährt er noch komplett runter, hinten bleibt er etwa in der Mitte hängen.Fehler:1400 Obergrenze überschritten
Hier mein Bericht:

Mit dem Dicken V8(Bj06) am Mittwoch zur Vertragswerkstatt(natürlich hier vorher einiges gelesen),gesagt das ich auf das Rückhalteventil tippe, sie sollen es prüfen.3 Stunden später ein Anruf, das hatten wir noch nie liegt immer am Kompressor der Wasser zieht, und dadurch der Ventilblock zerstört wird. Kosten ca.500€ aber dann funktioniert alles wieder zu 100%,Teile sind bestellt .Am nächsten morgen habe ich noch ne Mail geschrieben sie sollen doch bevor sie mit dem Kompressor anfangen die Rückhalteventile prüfen!!!Antwort: Nö, hatten wir noch nie. Dann mittags der Anruf, es ist noch ein Anschlußstück weggebrochen am Kompressor wird bestellt, kommt am Freitag. Gestern mittag also angerufen und nachgefragt, was bekomme ich zu hören?Auto geht immer noch nicht sie haben jetzt nach WOB geschrieben weil sie nicht mehr weiter wissen.2 Stunden später der Rückruf, Antwort von WOB ist da es liegt am Rückhalteventil hinten rechts Ich natürlich nun stocksauer !!! Also soll nun am Dienstag das Rückhalteventil eingebaut werden, aber es wäre guuut möglich dass es abbricht und wir dann einen neues Federbein benötigen,Kosten:1800 € + Einbau. Am Montag wollen sie mit dem Serviceleiter reden wie wir das mit den Kosten machen, denn habe gesagt sollen den alten Ventilblock wieder einbauen.

Bin jetzt mal gespannt was ihr so drüber denkt und wie ihr weiter machen würdet.

Schon jetzt vielen Dank für eure Hilfe.

Gruß Oli

Beitrag von „m5_proppi“ vom 2. November 2014 um 07:33

Schriftlich hast du natürlich nichts mit dem Händler kommuniziert,oder?
Alles nur via Telefon?

Trotzdem würde ich an deiner Stelle - und das ist auch dein gutes Recht, nur die Kosten bezahlen die tatsächlichmzur Reparatur geführt haben.
Alles andere ist die Inkompetenz der Werkstatt zu schulden, die musst du nicht bezahlen.

Hast du noch den Namen des Servicetechnikers mit dem du bei der Werkstatt gesprochen hast?
Das würde ich auf jeden Fall erwähnen.

Beitrag von „dieseloel“ vom 2. November 2014 um 09:03

Hallo Martin,

habe nur eine Mail wo ich kurzbgeschrieben habe:
Bitte bevor die große Reparaturen mit Kompressor und Ventilblock begonnen werden, die Restdruckhalteventile hinten prüfen !!

Gruß Oli

Beitrag von „dieseloel“ vom 5. November 2014 um 18:56

Ein kurzes Update:Rep-Satz vom Kompressor haben sie drin gelassen, haben uns auf 50€ Gesamtkosten geeinigt. Auto abgeholt, heute bei einem freien in der Nähe gewesen und das Ventil tauschen lassen, 1 Std Arbeit.Und siehe da, er senkt sich komplett ab

---

Beitrag von „Brokerknox“ vom 5. Dezember 2014 um 13:58

Hallo ich habe mit unserem Dicken das folgende Problem:
Er ist inzwischen ein reines Winterfahrzeug und nur mit Saisonkennzeichen von Oktober bis April angemeldet. Da die Zufahrt zum Sommerquartier etwas unwegsam war, habe ich den Fehler gemacht und ihn auf extra Level hochgepumpt und in das Sommerquartier gefahren und dort dann von April bis Oktober so stehen lassen. (natürlich ein Ctek Ladegerät zur Ladungserhaltung angeschlossen!) Als ich ihn nun aufgrund der geänderten Witterungsverhältnisse wieder mal rausgeholt habe, stand auf dem Kombiinstrument nach einer Weile Stop Fahrwerksfehler und es piepte dreimal. Ich merkte recht schnell woran es lag: Das Fahrwerk ließ sich nur an der Vorderachse hoch und runter fahren. Meine folgenden Recherchen ergaben, das es wohl ein Defekt an den RestdruckhalteVentilen in den Federbeinen der Hinterachse nach der langen Standzeit sein könnte? Doch dann kam ich in einen Baumarkt, lud den Kofferraum voll und tankte dann noch an der Tankstelle den Tank voll. Logischerweise senkte sich das Fahrzeug Heck durch die volle Beladung nach unten. Geistesgegenwärtig drehte ich dann den Regler von extra Level auf Auto Level runter - alles war gut der Fehler schien behoben. In der Garage angekommen lud ich den Kofferraum aus, mit jeder Gewichtsveränderung zischte es abwechselnd von allen Dämpfern mal und das Auto regelte die Lage hin und her - mal etwas auf , mal etwas ab. Als ich mit der Entladung fertig war, stand das Auto wieder mit hochgepumptem Heck in der Garage und ich war bei meinem alten Problem. Jetzt wollte ich es wissen und fuhr direkt wieder zum Baumarkt:-)

Wieder voll geladen, wieder auf Autolevel gedreht und wieder war alles in Ordnung. Daheim in der Garage angekommen nahm ich einen Zollstock zur Hand und verglich die Abstände der einzelnen Räder in ihren Radhäusern mit jedem Entladen. Es bestätigte sich der grundsätzliche Eindruck vom Vortag mit jedem entladen wurde die Regel Lage etwas nach oben angepasst, obwohl ich den Level Wahlregeler ja runter gestellt auf Auto Level hatte, korrigierte er mit jedem Stückchen entladen die Regel-Lage etwas nach oben bis er am Ende wieder ganz hoch gepumpt da stand?
Was ist die Erkenntnis die ich aus diesem Versuch nun gewonnen habe?

1. Der Kompressor scheint in Ordnung, weil inzwischen natürlich auch mal Druckspeicher lädt auf dem Display stand und ansonsten er sich ja vorne heben und senken lässt?
2. die RestdruckhalteVentile scheinen auch keinen Defekt zu haben die Regellage dürfte sich sonst ja überhaupt nicht verändern?
3. kann das ein Fehler im Steuergerät sein?
4. wie kann ich mit VCDS die einzelnen Dämpfer testen ohne gleich die komplette Grundeinstellung zu löschen/zu überschreiben, das passiert ja wohl wenn man in den Modus wechselt wohnt man das Fahrzeug zum Beispiel tiefer legt?
Hier nun noch mein Autosscan:

Dienstag,25,November,2014,12:07:51:37167
VCDS -- Windows-basierter VAG/VAS-Emulator
VCDS Version: PCI 12.12.3.0
Datenstand: 20140904

Fahrzeug-Ident.-Nr.: KFZ-Kennzeichen:
Kilometerstand: 135270km Reparaturauftrag:

Fahrzeugtyp: 7L (7L - VW Touareg (2003 > 11/2006))
Scan: 01 02 03 05 06 08 09 11 13 15 16 17 18 19 1C 22 29 32 34 36
37 39 3C 46 47 55 56 57 64 65 68 69 6C 6D 6E 75 76 77

Fahrzeug-Ident.-Nr.: WVGZZZ7LZ7D0 Kilometerstand: 135270km

Adresse 01: Motorelektronik Labeldatei: PCI\059-907-401-ASB.clb
Teilenummer SW: 7L0 907 401 B HW:
Bauteil: 3.0L V6TDI G000AG 0090
Revision: --H03--- Seriennummer: VWZ3Z0F3522901
Codierung: 0011775
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001

VCID: 2A5D7B4D866E064EE59-515A
1 Fehler gefunden:
004120 - Saugrohrklappe 2 für Luftstromsteuerung
P1018 - 001 - unterer Anschlag nicht erreicht
Freeze Frame:
Fehlerstatus: 01100001
Fehlerpriorität: 0

Dienstag,25,November,2014,12:07:51:37167
VCDS -- Windows-basierter VAG/VAS-Emulator
VCDS Version: PCI 12.12.3.0
Datenstand: 20140904

Fahrzeug-Ident.-Nr.: KFZ-Kennzeichen:
Kilometerstand: 135270km Reparaturauftrag:

Fahrzeugtyp: 7L (7L - VW Touareg (2003 > 11/2006))
Scan: 01 02 03 05 06 08 09 11 13 15 16 17 18 19 1C 22 29 32 34 36
37 39 3C 46 47 55 56 57 64 65 68 69 6C 6D 6E 75 76 77

Fahrzeug-Ident.-Nr.: WVGZZZ7LZ7D0 Kilometerstand: 135270km

Adresse 01: Motorelektronik Labeldatei: PCI\059-907-401-ASB.clb
Teilenummer SW: 7L0 907 401 B HW:
Bauteil: 3.0L V6TDI G000AG 0090
Revision: --H03--- Seriennummer: VWZ3Z0F3522901
Codierung: 0011775
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 2A5D7B4D866E064EE59-515A
1 Fehler gefunden:
004120 - Saugrohrklappe 2 für Luftstromsteuerung
P1018 - 001 - unterer Anschlag nicht erreicht
Freeze Frame:
Fehlerstatus: 01100001
Fehlerpriorität: 0
Fehlerhäufigkeit: 22
Verlernzähler: 255
Kilometerstand: 134898 km
Zeitangabe: 0

Datum: 2064.00.00
Zeit: 00:00:00
Freeze Frame:
Drehzahl: 0 /min
Drehmoment: 0.0 Nm
Geschwindigkeit: 0.0 km/h
Spannung: 12.77 V
Tastverhältnis: 20.5 %
Tastverhältnis: 88.8 %
Tastverhältnis: 20.5 %
Readiness: 1 1 0 0 0

Adresse 02: Getriebe Labeldatei: PCI\09D-927-750.lbl
Teilenummer: 09D 927 750 EB
Bauteil: AL 750 6A 0879
Codierung: 0004200
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 72EDA32D6E3E0E8E9D9-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 03: Bremsenelektronik Labeldatei: 7L0-907-379-MK25.lbl
Teilenummer: 7L0 907 379 G
Bauteil: ESP ALLRAD MK25 0203
Codierung: 0014594
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 3D77401167E081F6B0B-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 05: Zugangs-/Startber. Labeldatei: PCI\3D0-909-13x-05.lbl
Teilenummer SW: 3D0 909 137 D HW: 5WK 485 05
Bauteil: 23 Kessy 6840
Revision: 68406418 Seriennummer: VWZ3Z0F3522901
Codierung: 0147688
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 285981459862345EF3D-515A
Subsystem 1 - Teilenummer: XXXXXXXXXXX
Bauteil: ELV XXXX
1 Fehler gefunden:
00184 - Ansteuerung für Taster Motorstart/-stop
008 - unplausibles Signal - Sporadisch

Adresse 08: Klima-/Heizungsel. Labeldatei: PCI\7L6-907-044.clb
Teilenummer: 7L6 907 044 T
Bauteil: CLIMAtronic 2+2 4222
Codierung: 0000030
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 458728F10F30C936E8B-515A
Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 907 049 E
Bauteil: CLIMAtronic FOND 0400
1 Fehler gefunden:
00445 - Kältemittelverlust
000 - -
Freeze Frame:
Temperatur: 83.0°C
Drehzahl: 768 /min
Druck: 7.0 bar
Last: 88.0 %
Temperatur: 18.0°C
Temperatur: 26.0°C
Last: 10.0 %
Temperatur: 90.0°C

Adresse 09: Zentralelektrik Labeldatei: PCI\7Lx-937-049-V1.clb
Teilenummer: 7L6 937 049 M
Bauteil: 3003
Codierung: 0122084
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 46852FFD3236C22EE11-515A
1 Fehler gefunden:
01498 - Lampe für Standlicht rechts (M3)
010 - Unterbrechung/Kurzschluss nach Plus - Sporadisch

Adresse 15: Airbag Labeldatei: PCI\3D0-909-601.lbl
Teilenummer: 3D0 909 601 F
Bauteil: 0C Airbag 8.4E+ H11 1151
Codierung: 0012355
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 26458F7D9276222EC11-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 16: Lenkradelektronik Labeldatei: PCI\7L6-953-549.lbl
Teilenummer: 7L6 953 549 J

Bauteil: Lenksäulenmodul 3401
Codierung: 0010231
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 46852FFD3236C22EE11-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 17: Schalttafeleinsatz Labeldatei: PCI\7L6-920-xxx-7LA.lbl
Teilenummer: 7L6 920 881 S
Bauteil: KOMBIINSTRUMENT RB8 3211
Codierung: 0007111
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 489921C53822D45E13D-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 18: Standheizung Labeldatei: PCI\7L6-819-008.lbl
Teilenummer: 7L6 819 008 D
Bauteil: Standheizung E1MAC
Codierung: 0000000
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 377B523945DCABA66A7-515A
1 Fehler gefunden:
01126 - Signal für Motordrehzahl
008 - unplausibles Signal - Sporadisch

Adresse 19: Diagnoseinterface Labeldatei: PCI\6N0-909-901-19.lbl
Teilenummer: 6N0 909 901
Bauteil: Gateway K<>CAN 0101
Codierung: 0000006
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: F0E92925E032BC9EEBD-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 1C: Fahrzeuglageerk. Labeldatei: 7L6-919-879.lbl
Teilenummer: 7L6 919 879 A
Bauteil: JCI PathPoint 2200
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 458728F10F30C936E8B-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 22: Allrad Labeldatei: PCI\0AD-927-755.lbl
Teilenummer: 0AD 927 755 BE

Bauteil: TRANSFERCASE 0119
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 7F0B7A192D6C53E6E27-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 32: Sperrenelektronik Labeldatei: Keine
Teilenummer: 0AC 927 771 C
Bauteil: SG-Quersperre 5020
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 3879510548C2A4DE63D-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 34: Niveauregelung Labeldatei: PCI\7Lx-907-553-34.clb
Teilenummer: 7L0 907 553 H
Bauteil: LUFTFDR.-CDC- 3C3P1 3099
Codierung: 0015521
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 3879510548C2A4DE63D-515A
2 Fehlercodes gefunden:
01400 - Niveauregelung
001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch
02250 - Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer
001 - oberer Grenzwert überschritten - Sporadisch

Adresse 37: Navigation Labeldatei: PCI\7L6-919-887-DVD.lbl
Teilenummer: 7L6 919 887 H
Bauteil: Navigation 0028
Codierung: 0000101
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 4B931EC929543F463EF-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 46: Komfortsystem Labeldatei: 7L0-959-933.lbl
Teilenummer: 7L0 959 933 H
Bauteil: YN HSG 0400
Codierung: 0000085
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 418F3CE11B18E516D43-4B32
Subsystem 1 - Teilenummer: 7L0 959 701 H
Bauteil: Tuersteuergeraet FS 0201
Subsystem 2 - Teilenummer: 7L0 959 702 H

Bauteil: Tuersteuergeraet BF 0201
Subsystem 3 - Teilenummer: 7L0 959 703 D
Bauteil: Tuersteuergeraet HL 0201
Subsystem 4 - Teilenummer: 7L0 959 704 D
Bauteil: Tuersteuergeraet HR 0201
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 47: Soundsystem Labeldatei: PCI\7Lx-035-4xx-47.lbl
Teilenummer: 7L6 035 456
Bauteil: 08K Audioverst. 0105
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: F0E92925E032BC9EEBD-515A
Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 035 456
Bauteil: 08K Audioverst. 0105

Adresse 55: Leuchtweitenreg. Labeldatei: 7L6-907-357.lbl
Teilenummer SW: 7L6 907 357 HW: 7L6 907 357
Bauteil: AFS-Steuergeraet 0003
Revision: H09 Seriennummer:
Codierung: 0000003
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: F8F911058842E4DE23D-515A
Subsystem 1 - Teilenummer: 7L6 941 329
Bauteil: AFS-Lst.-Modul l X018
Codierung: 00000034
Subsystem 2 - Teilenummer: 7L6 941 330
Bauteil: AFS-Lst.-Modul r X018
Codierung: 00000034
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 56: Radio Labeldatei: PCI\7L6-035-186-DVD.lbl
Teilenummer: 7L6 035 186 D
Bauteil: Radio 0028
Codierung: 0016046
Betriebsnr.: WSC 45403 141 52743
VCID: 3461653554AA40BE4F5-5178
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 68: Wischerelektronik Labeldatei: 7L0-955-119-V2.clb
Teilenummer: 7L0 955 119 K
Bauteil: Front Wiper 4027

Codierung: 0000336
Betriebsnr.: WSC 31414 790 376833
VCID: 3C714D157CFA88FE875-5178
Bauteil: RLS nicht vorhanden
Codierung: 00000000
Betriebsnr.: WSC 00000
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 6E: Anz./Bed. Dach Labeldatei: 7L6-919-044.lbl
Teilenummer: 7L6 919 044 S
Bauteil: DACHDISPLAY 0539
Revision: 00900539 Seriennummer: 2009266.07
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 479B22F9353CDB261A7-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 76: Einparkhilfe Labeldatei: Umleit. fehlgeschl.!
Teilenummer: 7L0 919 283 F
Bauteil: 0E Einparkhilfe 1107
Betriebsnr.: WSC 00000 000 00000
VCID: 397F540173C8BDD69C3-515A
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.

Adresse 77: Telefon Labeldatei: PCI\7L6-035-729-9ZA.lbl
Teilenummer SW: 7L6 035 729 H HW: 7L6 035 729 H
Bauteil: FSE_275x H21 0030
Revision: 00000001 Seriennummer: 00000000521321
Codierung: 0000211
Betriebsnr.: WSC 31414 790 00001
VCID: 3B734E0979F48FC68EF-5178
Kein(e) Fehlercode(s) gefunden.
Ende ----------

Die Idee meiner Frau, den Kofferraum beladen zu lassen finde ich nicht so gut, also bitte nicht solche Tipps:-)
Vielen Dank,
Gruß Chris

Beitrag von „curio“ vom 5. Dezember 2014 um 14:48

Das ist doch logisch: Die Restdruckhalteventile lassen nichts rein und raus:

Auto beladen: Luft wird komprimiert, heck sinkt, Höhensensor zeigt Korrekt an

Auto entladen: Luft expandiert, Heck kommt wieder hoch.

Du müsstest das Auto an der Vorderachse regulieren Können, hinten müsste der Level gleichbleibend (beladen unten, unbeladen oben) bleiben.

Tausch einfach die Ventile, das ist doch ein äußerst Preiswerter und schneller Trial an error Versuch

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „Brokerknox“ vom 5. Dezember 2014 um 15:04

> Zitat von curio
>
> Das ist doch logisch: Die Restdruckhalteventile lassen nichts rein und raus:
>
> Auto beladen: Luft wird komprimiert, heck sinkt, Höhensensor zeigt Korrekt an
>
> Auto entladen: Luft expandiert, Heck kommt wieder hoch.
>
> Du müsstest das Auto an der Vorderachse regulieren Können, hinten müsste der Level gleichbleibend (beladen unten, unbeladen oben) bleiben.
>
> Tausch einfach die Ventile, das ist doch ein äußerst Preiswerter und schneller Trial an error Versuch
>
> Viel Erfolg
>
> Achim
>
> Alles anzeigen

Hallo Achim,

das dachte ich auch zuerst so, aber nach dem Test glaubte ich da nicht mehr dran, weil eben doch an der Hinterachse hin-und her reguliert wurde, es ging nicht nur nach oben wie durch dekomprimierte Luft, es ging auch mal ein stück nach unten (1cm) habe das beim 2.versuch

genau dokumentiert nur die Endlage war wieder ganz oben, obwohl der Regler auf Auto level stand.
..und mal eben die Restdruckhalteventile austauschen ist ja nicht so ohne:
1. man kommt sehr schlecht ran (lt.Erwin muss man wohl die komplette Hinterachse ausbauen)
2. was ich so im Forum gelesen habe, ist die Gefahr groß, dass ich die vergammelten Ventile abreiße und dann ist wohl ein neuer Dämpfer fällig

So ist die Gefahr groß, dass ich mir den Dicken gerade jetzt still lege, wo ich ihn bei der Witterung brauche, eine größere Reparatur würde ich lieber im Sommerhalbjahr machen

gruß Chris

Beitrag von „macko“ vom 5. Dezember 2014 um 17:53

Servus,
meine erste Idee bei dem Fehler und den Einträgen in VCDS wären auch die Restdruckhalteventile...
Btw, wenn die HA aktiv geregelt worden wäre, würde kaum der Fehler Ventileinschaltdauer hinterlegt sein.

Gruss
Marco

Beitrag von „Brokerknox“ vom 5. Dezember 2014 um 18:38

> Zitat von macko
>
> Servus,
> meine erste Idee bei dem Fehler und den Einträgen in VCDS wären auch die Restdruckhalteventile...
> Btw, wenn die HA aktiv geregelt worden wäre, würde kaum der Fehler Ventileinschaltdauer hinterlegt sein.

> Gruss
> Marco

Servus Marco,

ich tippe darauf, dass nur das Ventil auf der Fahrer Seite defekt ist oder klemmt ? Auf der Beifahrerseite ist er richtig krass hoch und runter gegangen, während er sich auf der Fahrerseite um nur 1 cm bewegt hat. Da er das Auto dann aber in Waage halten will, verweigert dann die komplette Hinterachse ihren Dienst ich wollte halt nur es vorher mal mit VC DS ansteuern, um die Vermutung bestätigt zu sehen und nicht einfach wild drauf los zu schrauben und etwas zu beschädigen

Weiß jemand, wie man gezielt einzelne Dämpfer ansteuern kann mit VCDS, ohne gleich die gesamte Grundeinstellung zu löschen?

Den Spezialschlüssel, den man zum Ventil Ausbau braucht soll es ja in der Bucht für nur 20 € geben weiß jemand wie das Ding heißt oder hat gar einen Link für mich?

vielen Dank
Gruß Chris

PS: morgen fahren wir übrigens zu Hoeffner nach Fürth

Beitrag von „macko“ vom 5. Dezember 2014 um 21:11

Servus,
müsste dieser hier sein:
Klick!

Gruss
Marco

Beitrag von „Brokerknox“ vom 5. Dezember 2014 um 22:51

Vielen Dank

Beitrag von „Brokerknox“ vom 6. Dezember 2014 um 20:25

> Zitat von macko
>
> Servus,
> meine erste Idee bei dem Fehler und den Einträgen in VCDS wären auch die Restdruckhalteventile...
> Btw, wenn die HA aktiv geregelt worden wäre, würde kaum der Fehler Ventileinschaltdauer hinterlegt sein.
>
> Gruss
> Marco

Servus Marco,

habe mich heute intensiv mit VCDS beschäftigt und auf dem Weg nach Fürth ständig alle Werte ausgelesen und beobachtet:-)
Den Fehlerspeicher habe ich vorher gelöscht, der Fehler ventileinschaltdauer kommt übrigens nicht mehr, nur noch Der obere Grenzwert ist überschritten. Die Verstellung der Dämpferhärte hat auch problemlos funktioniert, also scheint mit der Hydraulik im schwarzen Kästchen alles in Ordnung zu sein? Das Relais für den Kompressor schaltet zuverlässig aus und ein , die Kompressortemperatur steigt jedoch deutlich an wenn der Kompressor läuft und der Druck im Druckspeicher steigt auch sehr deutlich, dann öffnet das Ablassventil und der Druck sinkt wieder. An der Vorderachse haben wir immer negative Werte als Abweichung von der Regel Lage, während es an der Hinterachse immer circa +60 mm sind.

Kann ich mit der StellgliedDiagnose die einzelnen Dämpfer ansteuern und testen ohne etwas zu verstellen was sich nicht mehr rückgängig machen lässt?

vielen Dank
Gruß Chris

Beitrag von „supersonic02“ vom 12. April 2017 um 09:21

Hallo Zusammen,

dieses Thread ist schon bisschen älter aber passt zu meinem Problem!

Anfang Dezember, hatte die Fehlermeldung „Stop Fahrwerk“. Den Fehler konnte man nicht finden, hab dann die ganze Luftversorgung bis auf die Druckschläuche (Kompressor, Ventilblock, 4 Restdruckventile, Relais, Sicherung) gewechselt. Am Ende lag es wahrscheinlich nur an der orangenen Sicherung unterm Fahrersitzt.
Nach dem ich alles getauscht hatte, hat alles wieder wunderbar funktioniert!
Jetzt seit Ende März habe ich das Problem, des hinten nicht mehr runter will. Hoch fährt er ohne Probleme.
Mit dem Diagnosetoll konnte ich sehen, dass beim runterfahren, die zwei hinteren Ventile nicht aufgehen.
Da die Vermutung nahe lag, habe ich die hinteren Restdruckventile durch die alten Ventile (die ich damals ausgebaut hatte) ausgetauscht.
Leider kein unterschied!
Ich mache schon seit zwei Wochen an der Sacher herum und komme nicht weiter.
Hab auch die Werkstadt „Miessler-Automotive GmbH & Co. KG“ angerufen. Sie meinten es könnte auch am Höhensensor liegen. Die haben erst in zwei Wochen Zeit für eine Untersuchung.

Hab Ihr eine Idee?

Fahrzeugdaten:
Touareg 7L, Baujahr 2007, 3.0 V6 TDI 225PS

Diagnoseergebnisse:
DiagnoseTouaregLuftfahrwerk1.pdf

Beitrag von „Earligor“ vom 12. April 2017 um 14:01

Huhu. Haste mal grundeinstellung mit messen usw neu gemacht?! Hast Du vcds und welche plz haste? Hatte ich ähnlich und habs so geschafft. Mit paar mal Grundeinstellung und mit Zollstock messen geschafft. Mit freundlichen Grüßen

---

Beitrag von „supersonic02“ vom 12. April 2017 um 15:07

Hi,
ja hab Grundeinstellung versucht, beim ersten mal auf Steuergerät 34 mit dem Code 31564 kam ich rein. Beim kalibrieren (Meldung Tieflevel) kam wieder der Fehler "Stop Fahrwerk". Dann bin ich raus aus der "Anpassung" und hab den Fehlerspeicher gelöscht, danach kam ich nicht mehr rein mit dem Code 31564; Hab immer den Fehler 35 vom Steuergerät bekommen.

Dann musste ich wieder paar Stunden warten und dann kam ich wieder mit dem Code rein aber das gleiche Problem.

VCDS habe ich ausgeliehen, wohnen tue ich in Marxzell, Postleitzahl 76359.

Beitrag von „Earligor“ vom 12. April 2017 um 16:41

Ja. Bissel weit weg. Türen fenster kofferraum usw sind zu denke ich.
Ich muss auch immer paar mal versuchen, eigene vcds koffer, - aber mit n Trick tür auf dann starten geht es. Auch wenn es nicht gehen soll. Ja, wenn rausgeflogen soll man. Min 15 min zündung anlassen vcdds nicht drann, dann geht es wieder mit log in. Das selbe hatte ich auch. Versuche mal mit einer offenen , Fahrertür, auch wenn es eigtl nicht so sein soll bei mir ging es dann 😂 warum auch immer

---

Beitrag von „supersonic02“ vom 12. April 2017 um 16:59

Ja Türen und Kofferraum war zu.
Dann versuche ich morgen mal mit deinem Trick, muss mal schauen ob ich morgen das Diagnosekabel bekomme

---

Beitrag von „supersonic02“ vom 8. Mai 2017 um 22:29

Hallo,
mein Luftfahrwerk funktioniert wieder!
Ich war in der Werkstatt und habe es machen lassen, hab es leider nicht hinbekommen.
Es waren die vorderen Restdruckventile und die hinteren Nivellierungssensoren mussten

mechanisch justiert werden.

Das ganze hat mich 500€ gekostet.