Ausbau Restdruckhalteventile an Hinterachse Touareg 1

Beitrag von „flying-fish“ vom 6. Oktober 2015 um 09:29

Bei meinem V10 TDI sind die Restdruckhalteventile hinten defekt, dadurch ist die Hinterachse im Offroadmodus hängen geblieben. Die Ventile mit neuen Leitungsanschlüssen und die Spezialnuß zum Aus- und Einbau habe ich bestellt. Aber wie komme ich an die Ventile ran? 2 VW-Werkstätten wussten es auch nicht und haben ca. 1 ganzen Arbeitstag als Aufwand geschätzt. In einem Porscheforum habe ich gelesen, dass jemand die Ventile nur mit Hilfe eines Wagenhebers (ohne Bühne) in ca. 20 Minuten je Seite gewechselt hat, es kann also nicht so schwer sein. Ich könnte mit vorstellen dass man vielleicht die inneren Abdeckungen des Radhauses ausbauen muss um durch eine möglicherweise dahinter liegende Öffnung in der Karosserie von außen an die Ventile kommt, weiß es aber nicht. Da auch bei einem Ausbau der Luftfederbeine zuvor die Leitung abgeschraubt und aus Sicherheitsgründen (Druckablass) das Restdruckhalteventil ausgeschraubt werden muss, muss es dazu ja eine Möglichkeit geben.

Kann mir jemand weiter helfen?

Beitrag von „donadi“ vom 6. Oktober 2015 um 12:04

Also hinten ist etwas komplizierter als vorne, aber weit weg von einem Tag Arbeit. Am besten du holst dir einen ERWIN Zugang für eine Stunde, da steht alles drin. Auswendig weiß ich es leider nicht.

http://erwin.volkswagen.de

Beitrag von „flying-fish“ vom 6. Oktober 2015 um 15:45

Danke für den Tip mit erwin und der Flatrate. Ich habe mir jetzt alle Instandsetzungs- und Reparaturanleitungen als PDF-Dateien für meinen 7L V10TDI heruntergeladen. Flatrate für eine Stunde hat 8,33 € (brutto) gekostet und war es mehr als wert.

Zum Ausbau Restdruckhalteventile muss das Auto im Wagenhebermodus auf die Bühne. Hinterrad abmontieren, Radschale abschrauben und entfernen, mit 12er Schlüssel Druckluftleitung vom Restdruckhalteventil abschrauben, Restdruckhalteventil mit VAG Steckeinsatz T10158/1 ausschrauben. Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem absenken der Hebebühne mit Diagnose-Software die Federbeine mit Druckluft füllen (geht auch ganz einfach wenn der Motor einige Minuten laufen gelassen wird). Zeitansatz bei VW für diesen Ventilwechsel je Seite 20 Minuten.

Jetzt habe ich nur ein neues Problem: dieselkontor.de hat mit gerade mitgeteilt, dass der gestern noch als vorrätig angezeigte Steckeinsatz T10158/1 nicht vor Ende Januar 2016 geliefert werden kann.

Bei VW kann man dieses Wekzeug nicht bestellen und kaufen. Im Internet habe ich keinen weiteren Anbieter gefunden. Kennt jemand noch einen anderen Lieferanten für diese Stecknuß mit den Nuten für das Restdruckhalteventil?

Beitrag von „flying-fish“ vom 6. Oktober 2015 um 16:59

Hallo zusammen,

meine Anfrage wegen dem Spezialwerkzeug T10158/1 habe ich durch einen guten Tip klären können (VW kann es selbst nicht liefern und verkauft es auch nicht an Privat). dieselkontor.de und xxl-automotive.de können es auch erst Ende Januar 2016 wieder liefern.

Man bekommt das Werkzeug jedoch direkt ab Lager beim Hersteller (Fa. Matra, Hainburg) für netto 12,69 € zzgl. Versand und MwSt. Die Fa. Matra führt auch alle anderen VAG Spezialwerkzeuge zu super günstigen Konditionen und beliefert auch Privatleute.

MATRA-Werke GmbH
Dieselstraße 6, 63512 Hainburg
Deutschland

Büro: +49 (0)6182 / 7833-5524
Fax: +49 (0)6182 / 7833-5507
nicole.vinson@matra.de[FONT=&amp][/FONT]
http://www.matra.de/

Beitrag von „NNBHamburg“ vom 7. Oktober 2015 um 07:41

Moin,
der Ausbau der hinteren Ventile ist zwar etwas schwieriger, als vorn, aber es sollte für beide Seiten in einer Stunde erledigt sein.
Ich habe es vor kurzen ohne Hebebühne auf meinem Parkplatz erledigt.
Das Fahrwerk in den Offroad-Modus gebracht und hinten mit Wagenhebern abgestützt. Wenn man dann unter dem Auto liegt, kommt man mit Verlängerungen und Kreuzgelenk einigermaßen ran.

Wichtig ist, dass Du die Ventile vorher mit Kriechöl behandelst und es etwas einwirken lässt. Wenn Dir eines von den Ventilen abreißt, hast Du ein Problem. Also die Nuss gerade ansetzten und schön vorsichtig lösen.

Wenn die Ventile getauscht sind, erst den Motor laufen lassen, damit die Luftfedern wieder Druck bekommen, bevor Du die Wagenheber entfernst.

Viel Erfolg und Grüße aus dem Norden

Ralph Nitzsche

Beitrag von „curio“ vom 7. Oktober 2015 um 08:47

Technisch schön gelöst,

...ein Wagenheber ist aber ein Hebezeug, Kein Absturzsicherung. Bitte lieber die geringe Investition für Unerstellböcke tätigen. Mit der Hand bekommt man den T nicht hochgedrückt, wenn er mal abrutscht

Unfallfreies werken und Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „flying-fish“ vom 9. Oktober 2015 um 15:25

Heute habe ich die Restdruckhalteventile in der VW-Werkstadt Krämer im Odenwald (Groß-Bieberau) auswechseln lassen (hat auf der Bühne ca. 40 Minuten für beide Seiten gedauert). Die Ventile sollten immer paarweise je Achse gewechselt werden um eine gleichmäßige Funktion zu gewährleisten.

Das im Werkstatthandbuch angegebene Entfernen der Radschale und des Rades ist überflüssig und erleichert auch die Montage nicht (haben wir auch erst nach der Demontage bemerkt). Gut war es, dass ich die Ventile von air-suspension mit montierten Voss-Einschraubungen (50,--€/Stück) bestellt hatte. Damit entfällt das an der Hinterachse nervige an- und abschrauben der Luftleitung mit dem 12er Schlüssel. Die Luftleitung (ist mehr als ausreichend lang) wird direkt am Ventil abgeschnitten und das Ventil anschließend einfach mit der Stecknuss und einer kleinen 1/4" Ratsche (ohne Kreuzgelenk oder Verlängerung) ausgeschraubt. Beim neuen Ventil werden die Plastikstopfen aus der Voss-Einschraubung entfernt und ein wenig Kriechöl auf die O-Ringe in der Einschraubung aufgetragen. Dann wird das Ventil eingeschraubt. Anschließend wird einfach die abgeschnittene Luftleitung (wichtig ist, dass sie gerade abgeschnitten ist und keinen Grad aufweist) von Hand bis zum Anschlag (ca, 1,5 cm) in die Voss-Einschraubung des Ventiles gesteckt. Zum Befüllen der Federbeine hatten wir den Motor einige Minuten laufen lassen, dieses hat jedoch nicht funktioniert, da im System (Steuergerät 34) ein zu hoher Druck in den Federbeinen angezeigt wurde obwohl sie drucklos waren. Mit dem Diagnosegerät wurden (die drucklosen) Federbeine nochmal entlüftet und damit der angezeigte zu hohe Druck gelöscht. Jetzt wurden die Federbeine mit dem Diagnosegeräte nochmal belüftet und alles ist ok. Die Federung hebt und senkt sich jetzt deutlich schneller als vorher. Die Luftfederung meines Touareg funktioniert nun dermaßen geschmeidig wie noch nie. Im Sportmodus ist der Komfort jetzt um Klassen besser als vorher im Komfortmodus. Vermutlich waren die alten Ventile "schleichend" defekt geworden bis sie schließlich komplett verklemmten und keinen Druck mehr abließen (Hinterachse hing im Offroadmodus fest).

PS: Ein großer VW-Händler in Darmstadt hat die Auswechslung der Restdruckhalteventile aus Gewährleistungsgründen abgelehnt. Er wollte nur 2 neue Original-Luftfederbeine mit vormontierten Ventilen einbauen und gleichzeitig noch den Kompressor und das Magnetregelventil ersetzen.

Viele Grüße

Heribert Henne

Beitrag von „donadi“ vom 9. Oktober 2015 um 15:36

Vielen Dank für dein Bericht.
Besonders interessant finde ich die Thematik mit dem Federverhalten. Ich hätte den Ventilen in dieser Hinsicht keine Bedeutung zukommen lassen - man lernt nie aus.

Beitrag von „undercover“ vom 22. November 2016 um 19:39

Hallo,

ich habe auch das Problem mit den Restdruckventilen an der HA an unserem V6 2007/FL

Ist das was hier beschrieben wird vom V10 1:1 auch für den V6 gültig? (E-Teile - Werkzeug - doing?)

Hier kurz ein "Linke" in meine Post im anderen Faden:

> Zitat von undercover
>
> Hallo,
>
> zuerst einmal vielen Dank an ICK für die Aufschlussreiche Erklärung!
>
> Leider hat es unseren Dicken jetzt auch erwischt. Meine Frau hatte mich angerufen, das die Fahrwerksfehlermeldung kam, mit Aufforderung STOP (rot)
>
> Ich habe jetzt auf die Schnelle mal am Fahrzeug untersucht (mit VDCS).
>
> Es verhält sich genau wie beschrieben:...

Danke schon mal!

Gruß,

Gerhard

Beitrag von „donadi“ vom 22. November 2016 um 20:05

Alles gleich

Beitrag von „undercover“ vom 22. November 2016 um 20:38

Hallo,

danke schon mal. Ich stelle mir gerade die Frage, wenn ja jeder Dämpfer ein eigenes Ventil hat, warum dann das Problem an einer Achse, und nicht nur an einem Rad auftritt?
Da die Ventile ja keine Ansteuerung haben, ist die Ansteuerung (offen/zu) was auch über den Messwertblock ausgelesen werden kann wo anders (am Kompressor?) verbaut?

Da ich den Begriff VOSS zum ersten mal höre, muss ich mich da auch mal schlau machen. Ich hoffe ich komme am WE (Habe da noch eine Feier die mir in de Quere kommt) das ganze am Auto mal anschauen. Dann erklärt sich oft vieles von selbst.

Beitrag von „flying-fish“ vom 23. November 2016 um 10:04

Bitte beachten: Für das Ein- und Ausschrauben der Restdruckhalteventile wird eine spezielle 1/4 " Stecknuß benötigt. Gibt es für ca. 100,-- € als Spezialwerkzeug von VW beim VAG-Händler (wenn er es denn überhaupt verkauft). Am besten direkt telefonisch beim Hersteller Matra bestellen. Kostet dort ca. 15,-- €. Tel.: +49 (0) 6182 - 7833-5533

Details zu Voss-Stecksystemen: http://www.voss.de/de/automotive/stecksysteme

Restdruckhalteventile für hinten (gibt es auch für vorne) gibt es mit Voss-Stecksystem für 50,-- €/Stück bei:

http://www.air-suspension-shop.com/VW-Touareg-I-T...inal-Ersatzteil

Gruß

Heribert

Beitrag von „undercover“ vom 23. November 2016 um 10:47

Hi,

vielen Dank! Habe mich mittlerweile auch ein wenig weitergebildet.

Das Ausdrehwerkzeug habe ich mittlerweile bestellt. Allerdings etwas teurer: http://www.xxl-automotive.de

Danke auch für den Link der VOSS Thematik: habe mir dort die Montageanleitung durchgelesen. http://www.voss.de/files/auto_400...ung_deutsch.pdf
Ich muss mir das Original Teil mal am Auto ansehen. Irgendwie habe ich Hemmungen die Leitung abzuschneiden, und dem "nur reinstecken" zu vertrauen. Aber ich habe ja noch Zeit zum drüber Nachdenken.

Wie verhält sich denn das Lösen des alten Ventils bzw. Schlauchs? Pfeift es dann dort gefährlich raus, oder "normal" ?
Und wie hoch ist die Gefahr ein zu schätzen, das alte Ventil "ab zu reißen" Mit dem Spezialwerkzeug dürfte ja nicht so viel schief gehen? Hoffe ich!

Wenn mir nichts dazwischen kommt und ich bis dahin alles organisiert habe werde ich mich am Samstag den 3.12. dran wagen

Viele Grüße!

Gerhard

Beitrag von „flying-fish“ vom 23. November 2016 um 13:57

Die Restdruckhalteventile sitzen in der Regel sehr fest. Es empfiehlt sich daher 1-2 Tage vor der Demontage den Bereich um die Ventile großzügig mit einem Rostlöser (z.B. WD40 o.ä.) einzusprühen. Die Druckluftleitung am besten noch im eingebauten Zustand direkt am Ventil mit einem sehr scharfen Messer, möglichst mit Wellenschliff (z.B. Leatherman-Tool), abschneiden. Damit entfällt das besonders an der Hinterachse nervige (da hinten sehr schlecht zugänglich) an- und abschrauben der Luftleitung mit dem 12er Gabel-Schlüssel. Die Luftleitung ist mehr als ausreichend lang um etliche Male abgeschnitten werden zu können. Beim abschneiden entweicht ein etwaiger Restdruck mit einem zischen, ist absolut unkritisch. Das Ventil kann anschließend einfach mit der speziellen Stecknuss von HazetMA (=MATRA) und einer kleinen 1/4" Ratsche (ohne Kreuzgelenk oder Verlängerung) ausgeschraubt und später ein neues mit bereits montierter Voss-Einschraubung wieder eingeschraubt werden. Beim neuen Ventil werden anschließend die Plastikstopfen aus der Voss-Einschraubung entfernt und ein wenig Kriechöl auf die O-Ringe in der Einschraubung aufgetragen. Dann wird einfach die

abgeschnittene Luftleitung (wichtig ist, dass sie gerade abgeschnitten ist und keinen Grad aufweist) von Hand bis zum Anschlag (ca. 1,5 cm) in die Voss-Einschraubung des Ventiles gesteckt und zur Arretierung etwas zurückgezogen (siehe Voss-Montageanleitung).

Image not found or type unknown

Teile uns dann bitte mal deine Erfahrungen bei der Demontage und Montage mit.

Gruß

Heribert

Beitrag von „undercover“ vom 23. November 2016 um 14:07

Danke Dir,

werde ich machen. Da ich aber ein kleiner Schisser bin, werde ich einen Hinweis von dir nicht beachten (Den Schlauch vor dem Ausbau des Ventils abschneiden). Denn sollte ich das Ventil dann nicht lose bekommen habe ich ein echtes Problem.

Da du schreibst das sie sehr fest sitzen (können) würde ich gerne wissen wie belastbar die dann beim lösen sind. Allerdings kann die Frage vermutlich keiner beantworten. Darf man bei einer kleinen 1/4" Ratsche dann schon "richtig" drehen, oder ist das dann schnell am abdrehen? Ich meine das Material ist ja ein Messing oder? Und der Dämpfer Alu. Beides nicht wirklich stabil. Und ich denke das Problem hier wird sein das es hier um zwei Unterschiedliche Metalle mit einem delta von ich glaube 0,5V auf der Spannungsreihe geht, welche sich evtl. durch eindringende Elektrolyte (Salzwasser) "verwachsen".

Ich werde mir das ganze mal auf der Grube anschauen, und dann ggf. bis zum 3.12 paar mal ansprühen, (wenn ich da einfach hinkomme).

Vielleicht kann ich dann den Austausch auch mit Bildern dokumentieren.

Beitrag von „undercover“ vom 23. November 2016 um 18:07

Hallo,

habe heute mal den Dicken etwas unters Röckchen geschaut.

Jetzt wird mir noch mehr Angst! Man kommt ja tatsächlich kaum an die Ventile dran. Musste mich schon ein wenig bemühen um mit dem WD40 hin zu kommen
Was ich aber selbst testen wollte ist der Zugang über das Radhaus. Aber da habt ihr echt Recht. Das bringt gar nichts.

Eine Weitere Frage stellt ich. Muss der ganze Wagen in der Luft sein? Oder reicht die HA. Denn die HA hebe ich mit meinen 2 3Tonnen Hebern mit selbst gebastelter Sicherung Aber für die VA hätte ich nur Unterstellböcke. Stellt sich die Frage wo ich mit meinen Hebern heben dürfte um die Böcke unter die Wagenheberaufnahme zu bekommen?

Beitrag von „undercover“ vom 24. November 2016 um 19:40

Hallo nochmal.

Ich habe gestern ja bei XXL-Automotive das Werkzeug bestellt. Und großes Lob! Es ist heute schon da. Bin beindruckt!

Ich hatte gestern ja noch gefragt, btgl. des Achsfreihebens. Nachdem ich drüber nachgedacht habe komme ich auf folgendes Ergebnis (bitte korrigieren wenn ich falsch liege !!!)

Alle vier Federbeine haben eine eigene Druckluftleitung die direkt auf den Ventilblock geht. Diese haben untereinander keine Verbindung - oder? Das heißt wenn der Ventilblock nicht angesteuert wird, sind alle zu.
Es müsste doch somit eigentlich immer nur aus einem Federbein der Druck raus gehen, wenn an der Leitung gearbeitet wird? Somit sollte ein anheben der HA reichen?

Da ich mit Luftverschraubungen noch nie gearbeitet habe, und das VOSS auch nicht kenne versuche ich ja beim Ausbau die Leitung erst mal so zu lösen. Wenn ich die schon genannten Ventile mit VOSS kaufe, dann könnte man doch die alte Schraube mit Schlauch auch wieder anschließen. Oder ist das eine blöde Idee?

Nachdem ich ja gestern die Fotos gemacht habe und dort am Austritt ja ein schwarzer "Überzug" drauf ist, müsste man entweder dahinter abschneiden, oder man kann den runter ziehen.
Ist bei der original Schraubverbindung der Schlauch dann vorne gebördelt/geweitet wie eine Bremsleitung?

Es steht ja bei dem Artikel: original Ersatzteil mit montierter VOSS Einschraubung. Somit kann man das ja auch zerlegen.

EDIT: Habe gerade die beiden Ventile von http://www.air-suspension-shop.com bestellt.

Einerseits freue ich mich ein wenig auf den Eingriff (mal was neues) andererseits habe ich Angst das ich was kaputt mache

Gruß,

Gerhard

Beitrag von „macko“ vom 24. November 2016 um 22:26

Servus,
also ich würde das so machen wie Dir geraten wurde...
Ich hab zwar die VOSS Verschraubung noch nicht gesehen, denke aber, dass die ähnlich ist zum dünnen Wasserschlauch vom SidebySide Kühlschrank mit Wasserzapfstelle. Den dünnen Schlauch dort schneidest Du beim Wechsel des Wasserfilters auch einfach ab und steckst den Schlauch in das neue Anschlussstück einfach ein.
Und das hält auch perfekt dicht...

Wenn Du Dir das ganze vorher noch irgendwo ansehen willst, geh zu einer LKW Reparaturwerkstätte, an der Luftfederung für die Fahrerkabinen sind auch solche Druckschläuche verbaut. Im weiteren Sinne auch an den Luftfederungen der Auflieger (ich glaube aber im Querschnitt dicker).

Gruss
Marco

Beitrag von „curio“ vom 25. November 2016 um 09:15

...die Schläuche selbst sind "einfach" reingesteckt, das ist ein Standardverbindungssystem in der Pneumatik. Die können am Ventil möglicherweise auch entriegelt und rausgezogen werden, üblicherweise drückt man auf den Kragen um den Schlauch oben am Ventil. Da gibt es

allerdings unterschiedliche Patente, wie das am T ist weiss ich nicht.
Abschneiden (möglichst unmittelbar am Ventil) geht natürlich auch. Die Leitungen sind üblicherweise einfach glatt, ohne Bördel, Olive oder sonstwas und werden stumpf reingesteckt, deshalb müssen Sie am ende Gerade sein. Verriegelung geht dann von selbst. Schau Dir mal die neuen Ventile an, da sollte man das erkennen können.

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „undercover“ vom 1. Dezember 2016 um 09:33

Nur mal ein kleiner Update.
Ich bin immer noch willens beim Ausbau erst mal nicht ab zu schneiden. Aus dem einfach Grund, da ich das dann so nicht mehr Rückgängig machen kann sollte ich das Ventil am Federbein nicht lösen können.
Deshalb hatte ich mir noch einen 12mm offenen Ringschlüssel besorgt. Da ich eigentlich immer nur Mittwoch Abend oder Samstag zu so was Zeit habe, bin ich gestern wieder unterm Dicken gewesen. Ich habe zum einen dem ganzen noch mal eine WD40 Dusche verpasst. Und ich wollte mal prüfen ob ich mit dem Offenen Ringschlüssel dran komme.

FAZIT: Auf der einen Seite kann ich den Schlüssel gar nicht ansetzen. Und an der anderen zwar schon. Habe aber keinen Freiraum zum drehen.

Ich habe mir dann gestern Abend noch einen 12mm|1/4" "Krähenfuss" von Stahlwille bestellt, welcher vermutlich nicht bis Samstag hier ist. Ich hoffe das es mir mit diesem möglich ist, die Leitung zu lösen.

Gruß,

Gerhard

Beitrag von „NNBHamburg“ vom 2. Dezember 2016 um 06:52

Hallo Gerhard,
ich habe den Austausch, wie bereits berichtet, auch schon hinter mir.
Die Verschraubungen von den Luftleitungen habe ich nicht als problematisch in Erinnerung. Sonderwerkzeug habe ich auf jeden Fall nicht dafür benötigt.
Die Überwurfmuttern sind auch nicht sonderlich fest. Wenn Du Dir einen Maulschlüssel kurz abflext, müßte der kurze Hebel eigentlich reichen, um die Verschraubung zu lösen.

Übrigens waren die hinteren Restdruckhalteventile bei mir nicht so fest, wie die vorderen, weil sie nicht so im Spritzbereich liegen.

Ich würde hinten auch wieder die originale Verschraubung für die Luftleitungen verwenden. Steckanschlüsse sind zwar sehr gut, aber wenn man schlecht rankommt, sind sie auch schrierig zu lösen.
Für die vorderen Restdruckhalteventile sind sie sicherlich eine gute Wahl.

Viel Erfolg

Grüße aus dem Norden

Ralph Nitzsche

Beitrag von „undercover“ vom 3. Dezember 2016 um 13:14

Hallo,

erst mal noch mal vielen Dank für die nette/hilfreiche Kommunikation hier!

Ich habe gestern noch meinen Stahlwille 12mm-1/4" Krähenfuß bekommen. So konnte ich das ganze heute angehen.

Es lief auch wie geschmiert ... bei drei der vier Schraubverbindungen. Nur hinten links war das Ventil sehr fest im Federbein. Da musste ich dann schon mit der 1/2" Ratsche drann, und habe ein wenig gezittert und geschwitzt. Aber auch das ging dann zum Glück.

Ich habe wie auf den Bilder zu sehen ist den Alten Anschluss wieder verwendet. Ob das gut ist ... ???
Im Moment geht er ohne murren hoch und vor allem auch wieder runter Hoffe nur das auch alles schön dicht ist, zu fest anziehen habe ich mich nicht getraut.

Ich hatte die VA auch unterstützt, aber nicht viel gehoben. Ich denke das wäre nicht nötig.
Nach der Aktion habe ich die Wagenheber an der HA ein wenig gesenkt, bis die Räder den

Boden berührt hatten. Dann habe ich den Motor gestartet - Wagenhebermodus raus. - X-Tra Level angefahren. Wagenheber raus - runter bis auf AUTO - LADEN - Gelände - AUTO -> Sport -> Normal im Moment ein Traum!

Verwendete Werkzeuge (Abgesehen von Wagenheber usw ...)
Auch auf den Bildern zu sehen.

- Das Ventil Spezialwerkzeug
- 12mm Krähenfuß
- 1/4" Knarre
- 1/4" Verlängerung kurz
- 1/4" Verlängerung lang
- 1/4" Dreher
- 1/2" Ratsche
- Adapter 1/4" -> 3/8" -> 1/2"

Man braucht aber schon ein wenig flexible Arme, und kleine Hände finde ich.

Gruß,

Gerhard

Beitrag von „Sittingbull“ vom 3. Dezember 2016 um 16:19

Hallo Gerhard,

vielen Dank für deine Bericht

Grüße von Stephan

Beitrag von „DingDong“ vom 7. Mai 2017 um 19:57

Nabend

Muss bei mir auch eins neu machen.
Setzt man die Ventile mit Dichtmasse ein oder ohne?

MFG

Beitrag von „fetter-diesel“ vom 7. Mai 2017 um 20:45

Ohne da ist ein O-Ring Dran

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 10. Juli 2017 um 12:07

Hallo Leute,

ich habe jetzt auch folgenden Eintrag im Fehlerspeicher VCDS:

01400- Niveauregelung 001-oberer Grenzwert überschritten - sporadisch

Ich hatte ab und zu mal diesen "StOP Fahrwerksfehler", dieser Fehler ging aber immer wieder weg und es war auch nicht oft, aber diesmal kommt er jedesmal.

Wenn ich den Regler auf Ladestufe (nach links) stelle, dann steht im Display "Kompressor laden" (oder so ähnlich).
Bei den anderen stufen "normal" und Offroad" bewegen sich nur die vorderen Stoßdämpfer, da die hinteren
anscheinend schon in dieser Position verharren.

So wie ich alles gelesen habe, scheint auch bei mir die Hinterachse das Problem, wahrscheinlich auch die Ventile.

Seht Ihr das auch so ??

Gruß aus Nürnberg

Peter

Beitrag von „undercover“ vom 10. Juli 2017 um 15:40

Das hier genannte Problem bezieht sich aber auf das nicht mehr senken des Fahrzeugs. Wenn ich dich richtig verstehe, dann ist es bei dir das heben. Wenn ja, dann sind es vermutlich nicht die Ventile. Oder die sind so kaputt, das auch nichts mehr rein geht.

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 10. Juli 2017 um 16:31

Hallo Undercover,

nur beim senken kommt bei mir dieser Fehler "Kompressor laden" oder s.ä;
Heben geht ohne Probleme....

gruß

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 10. Juli 2017 um 20:38

Hallo nochmal,
hab gerade nochmal per VCDS ausgelesen.

Jetzt gab es 2 Fehlercodes:

01400- Niveauregulierung 001-oberer Grenzwert überschritten

und

02250- Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer 001- oberer Grenzwert überschritten-sporadisch

Deutet das auf defektes Ventil an der Hinterachse ?
Oder wie kann ich das noch weiter eingrenzen...?

gruß
Peter

Beitrag von „SpenZerX“ vom 11. September 2017 um 14:02

Hallo,

ich habe beide Restdruckhalteventile Hinterachse gewechselt weil sie "permanent hochgefahren" war. Gemäß Anleitung hier.

Anschließend hat das Luftfahrwerk 5 Monate ohne Fehler funktioniert.

Jetzt das gleiche Thema wieder. Hinterachse "permanent hochgefahren".

Dreck im Dämpfer?

Wie kann das sein das beide exakt gleichzeitig versagen? (Beim Lösen der Luft-Verschlauchung müsste sich doch mindestens eine Seite absenken?

Kann man die säubern?

MFG

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 11. September 2017 um 15:18

Hallo SpenZerX,

bei mir leider das gleiche.
Hinten komplett neue Ventile eingebaut und jetzt gerade mal 2 Monate gehalten.
Im VCDS steht nur:

01400- Niveauregulierung 001-oberer Grenzwert

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 12. September 2017 um 08:38

Guten Morgen !

Ihr alle MÜSST das gesamte System beurteilen und verstehen !
Viele hier geben Tipps die bei ihnen geholfen haben oder auch nicht - und jeder versucht genau diesen in der Hoffnung auf Besserung zu folgen!

Es kann auch mal ein Kompressor (Kolbenring) eine Trockenpatrone, Ventile, Sensoren, falsche oder vergessene Anlernwerte und sonst noch zig Dinge für Eure Probleme verantwortlich sein.

Viele dieser Beiträge und ihre oft sehr kurzfristigen Lösungsansätze sind schon manchmal sehr abenteuerlich zum Lesen.

Schöne Grüße
Manfred

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 14. September 2017 um 00:23

Hallo Manfred,

du hast vollkommen recht. Jedoch versuch ich ja das ganze System zu beurteilen
bzw Versuche ich die Komponenten nacheinander zu tauschen, angefangen mit dem geringsten Übel !
Das Auto fährt ja ohne Schiefstand und mit reichlich Luft in den Dämpfern.
Deswegen hab ich keinen Zeitdruck und kann mit Eurer Hilfe den Fehler eventuell eingrenzen.

Also nochmal, Ventile an der HA wurden bereits erneuert, 2 Monate gut gegangen.
Jetzt wieder im Fehlerspeicher:
Teilenummer: 7L0907553G
01400 oberer Grenzwert überschritten-sporadisch
kurz war auch nochmal 02250 Funktionsabschaltung Ventileinschaltdauer 001 oberer Grenzwert überschritten (aktuell aber nicht mehr)

Was könnte man noch tauschen?
Ich dachte, wenn der Magnetventilblock defekt ist, erscheinen im VCDS noch andere Fehler ?

Was könnte ich noch versuchen ?

Schönen Gruß
Peter/Nürnberg

Beitrag von „SpenZerX“ vom 21. September 2017 um 12:09

Also ich denke wenn man die hinteren Dämpfer vom Ventilbock trennt und es entweicht keine Luft (bleiben hochgefahren) dann ist die Diagnose eindeutig. Da kann man nur noch spekulieren warum das Restdruckhalteventil versagt. Weiterhin scheint mir auch logisch das wenn das gewechselte Ventil nach einem halben Jahr versagt, das nächste nicht länger hält.

Weiss man wie so ein Ventil aufgebaut ist? Kann ja eigentlich nur Korrosions-Dreck sein.

Beitrag von „SpenZerX“ vom 16. Oktober 2017 um 14:58

Hallo,

ich hatte meine Restdruckhalteventile bei Ebay gekauft. Kann es sein das hier das Problem liegt?

Sie sahen eigentlich sehr hochwertig aus - wie die aktuellen Originale. Auch schon die neuen - einseitig mit Edelstahl.

In China kann man bereits welche ab 7 Euro kaufen. Vielleicht kamen meine ja auch aus irgendwelchen anderen Quellen.

Beitrag von „Vannybunny78“ vom 16. Oktober 2017 um 15:16

Hallo,

bei mir funktioniert wieder alles.....
Ich hatte das Problem, das bei den 2 Neuen Restdruckventilen (die bei einer Firma in Deutschland bestellt wurden 55 €/Stück)
auch eines schon beim Einbau defekt war (Ist halt nur ein manuelles Bauteil)
Dieser wurde mir zwar umgehend ausgetauscht, aber es macht das ganze halt noch schwieriger, da man ja davon ausgeht das es Neu ist.
Außerdem habe ich mal meinen Kompressor gewartet (Gereinigt, Dichtungen, Kolbenring

getauscht, es gibt so ein Wartungskit dafür).
Außerdem gibt es noch genügend Youtube Videos wo man das gut nachmachen kann.
Ich bin der Meinung, dass der Druck im Kompressor auch stimmen muss und nach jetzt 10 Jahren harter Arbeit an meinen Auto,
darf das schon mal sein.

Gruß

Peter

Beitrag von „mfgjens“ vom 14. November 2018 um 18:02

Hallo, ich muss das Thema jetzt noch einmal aufgreifen.
Aktuell habe ich auch das gleiche Problem und habe, dank der Hilfe hier, mein Problem auf die Restdruckhalteventile einschränken können, erst einmal vielen Dank hierfür!
Die Ventile habe ich jetzt auch schon bestellt, bekomme aber das Werkezug zum Ausbau (T10158/1) bei keinem der oben genannten Händler mehr
Hat jemand von euch noch ne Idee wo ich das bekommen kann?
Vielen Dank schon einmal für eure Unterstützung.

Grüße
Jens

Beitrag von „undercover“ vom 14. November 2018 um 19:47

Schau mal:

https://www.xxl-automotive.de/Spezialwerkzeu…zeug::3065.html

Beitrag von „mfgjens“ vom 14. November 2018 um 23:57

Dank dir für die Antwort, aber genau da habe ich bereits angefragt.
Das Werkzeug ist dort nicht mehr lieferbar

Viele Grüße
Jens

Beitrag von „undercover“ vom 15. November 2018 um 07:53

Das ist interessant,

denn die schreiben (gerade geschaut) in grün "Sofort versandfertig" Lieferung in 1-2 Werktagen. War das bei deiner Anfrage auch schon so? Hast du einfach mal versucht es zu Bestellen, oder kam die Auskunft der nicht Verfügbarkeit erst danach.

Alternativ habe ich noch einen bei ebay gefunden. Warum der Versand da so hoch sein soll ist mir allerdings schleierhaft:

https://www.ebay.de/i/323486850577?chn=ps

Oder in einem Shop in des USA, da könnte man schauen ob die auch Versand nach D anbieten:

https://vw.snapon.com/SpecialToolsDe...%20Screwdrivers

Oder in Polen, aber die Seite kann ich nicht übersetzen, da ich kein Polnisch kann. ggf. könnte man da wenn man einen Kontakt findet mal auf Englisch per Mail anfragen:

https://archiwum.allegro.pl/oferta/t10158-...7347735508.html

Da mich als Hobby Schrauber nichts mehr ärgert als die nicht Verfügbarkeit von Werkzeug und Teilen, verfolge ich das mit dir jetzt.
- Es gibt immer einen Plan B -!

OT ON: Ich musste mir z.B. für meinen Ford Mondeo eienen neuen Klimakompressor kaufen, nur weil es für den kein Ersatzteil an der Magnetkupplung gab. Angeblich kann man die im eingebauten Zustand des Kompressors eh nicht ausbauen - komisch nur, das ich das schon vor der Anfrage geschafft hatte.

Beitrag von „flying-fish“ vom 15. November 2018 um 12:18

Ich habe das Werkzeug direkt beim Hersteller der MATRA-Werke Gmbh, Dieselstraße 6, 63512 Hainburg telefonisch bestellt (06182 78333 oder direkte Durchwahl des Sachbearbeiters ist 06182 7833-5533). Es war auf Rechnung bereits am nächsten Tag in meinem Briefkasten und hat 12,69 € zzgl. MWSt. gekostet. Die Artikelnummer lautet V03839124FP für den T 10158/1 Steckeinsatz. Matra beliefert viele Automobilhersteller, u.a. VAG, mit diversen Spezialwerkzeugen. Es kann sein, dass nach dem Auswechseln der Restdruckventile die Luftfederung mit dem VAG-Diagnosegerät eingestellt und angelernt werden muß. Die Fa. Krämer (VW-Händler in Groß-Bieberau) hat bei mir dafür 30,-- € berechnet.

Beitrag von „mfgjens“ vom 15. November 2018 um 12:39

Es sollte jetzt hier zu keiner Verwechslung kommen!
Scheinbar gibt es zwei Werkzeuge, eines für den Touareg (T10158 /1) und eines für den Phaeton (T10158), allerdings kenne ich die Unterschiede nicht.
Der Link von Undercover bezog sich auf das Werkzeug für den Phaeton, also das T10158. Sucht man nach dem für den Touareg

Link: https://www.xxl-automotive.de/Spezialwerkzeu...zeug::3839.html

bekommt man die Info das die Lieferzeit 3-5 Tage beträgt, und kann diesen Artikel auch gar nicht erst seinem Warenkorb hinzufügen.
Ich habe daraufhin direkt eine Anfrage gesendet und die Rückmeldung bekommen das der Artikel nicht mehr Lieferbar ist.

Wenn der Einsatz vom Phaeton auch für den Touareg passt wäre ja alles gut, aber .....?

Grüße
Jens

Beitrag von „mfgjens“ vom 15. November 2018 um 12:44

Bei Matra hatte ich gestern angerufen, jedoch nicht auf der Durchwahl sondern bei der Zentrale.
Auf der Zentralen Rufnummer läuft ein Band mit der Ansage das sie wohl nicht mehr an Privatkunden liefern, bei einer Durchwahl habe ich es nicht probiert.

flying-fish, darf ich fragen wann du dein Werzeug bestellt hattest?

Beitrag von „mfgjens“ vom 15. November 2018 um 13:02

Okay, habe es jetzt noch einmal über die Durchwahl versucht, das Vertriebsbüro ist seit dem 03.07 geschlossen

---

Beitrag von „flying-fish“ vom 15. November 2018 um 13:22

> Zitat von mfgjens
>
> Okay, habe es jetzt noch einmal über die Durchwahl versucht, das Vertriebsbüro ist seit dem 03.07 geschlossen

Ich habe das Werkzeug vor ca. 2 Jahren bei Matra erworben. Die Stecknüsse für Phaeton und Touareg sind laut VW-Händler gleich. Für das Werkzeug gibt es 2 Hersteller, einmal Matra mit dem Zusatz -1 und einmal Hazet ohne diesen Zusatz

---

Beitrag von „undercover“ vom 15. November 2018 um 14:58

Ich schaue heute mal was auf meinem Werkzeug steht. Denn das hat jedenfalls gepasst.

Laut Bildern sieht es so aus, als ob die Nasen entweder ganz vorne, oder etwas zurückgesetzt sind.

Beitrag von „mfgjens“ vom 16. November 2018 um 09:48

Na das wäre ja mal gut zu wissen.
Wenn das nur unterschiedliche Herstellercodes sind, ich hätte auch keine Probleme mit einem Hazet Werkzeug

---

Beitrag von „undercover“ vom 16. November 2018 um 12:45

Bin leider gestern nicht mehr dazu gekommen zu schauen. Die Info liefere ich aber noch.

Beitrag von „mfgjens“ vom 17. November 2018 um 16:12

Hab das Problem in den Griff bekommen, ich konnte mir das Werkzeug leihen.
Konnte jetzt auch den Unterschied zwischen den beiden Versionen ermitteln.
Der Unterschied besteht in der Größe, das Werkzeug für den Touareg ist vom Durchmesser her einfach größer.

Viele Grüße

Beitrag von „undercover“ vom 17. November 2018 um 16:38

Das freut mich!

Ich habe heute mal geschaut. Ich habe auch die /1 Version. Also die Vom Touareg.

VG

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 12. Dezember 2018 um 20:11

Hallo zusammen

So, um mal ein wenig Dunkel ins Licht der Werkzeugbeschaffung zu bringen:
Die Firma Matra wurde von HAZET übernommen. Aber HAZET bietet dieses Werkzeug nicht an.
Deswegen hab ich mir das für teuer Geld bei dem grossen Trumpelland auf der anderen Seite des grossen Sees gekauft.
Eigentlich fehlt jetzt nur noch diese Muse, um die vorderen Ventile zu tauschen.
Weiss jemand, wo man die her bekommt??

Schöne Grüsse

Beitrag von „flying-fish“ vom 13. Dezember 2018 um 11:34

> Zitat von Sierrakiller
>
> Hallo zusammen
>
> So, um mal ein wenig Dunkel ins Licht der Werkzeugbeschaffung zu bringen:
> Die Firma Matra wurde von HAZET übernommen. Aber HAZET bietet dieses Werkzeug nicht an.
> Deswegen hab ich mir das für teuer Geld bei dem grossen Trumpelland auf der anderen Seite des grossen Sees gekauft.
> Eigentlich fehlt jetzt nur noch diese Muse, um die vorderen Ventile zu tauschen.
> Weiss jemand, wo man die her bekommt??
>
> Schöne Grüsse

Ich habe die Restdruckhalteventile inkl. Voss Einschraubung für 50,-- €/Stück beim AIR-SUSPENSION-SHOP (http://www.air-supsension-shop.com) gekauft.

Viele Grüße aus dem Odenwald

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 13. Dezember 2018 um 19:54

Hallo flying-fish

Die Ventile hab ich auch schon hier liegen und meine Frage bezog sich ironischer Weise auf die Muse.

Gruss

Beitrag von „velo90“ vom 30. Juni 2020 um 09:32

Falls noch jemand auf der Suche nach dem Werkzeug T10158/1 (V03839124FP) ist - ich habe es direkt beim Freundlichen für unter 20 Euro bekommen.

Viele Grüße

Stephan

Beitrag von „micha912“ vom 5. Juli 2020 um 19:11

Hi,

ist das in Klammern die Teilenummer? Im ElsaWin sind 2 unterschiedliche für vorn und hinten genannt - einmal ohne /1

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 5. Juli 2020 um 22:51

Hallo ,

Ja , - die Ventile unterscheiden sich vorn und Hinten , haben auch verschiedene Teilenummern , auch ich habe erfolgreich die von Miessler

verbaut , das Fahrwerk funktioniert wieder hervorragend , ohne Fehler ....

Bei dem Werkzeug gibt es auch 2 Versionen , eine für den Touareg , eine für den Phaeton , man benötigt nur die eine , ich habe meine auch bekommen , habe also eine für den Touareg da , kann dir da auch behilflich sein , wenn du in Berlin Hilfe benötigen solltest , Bühne ist natürlich auch vorhanden ....

Grüße vom Kruemelmonstter

Beitrag von „micha912“ vom 9. Juli 2020 um 13:01

Mahlzeit Kruemelmonstter,

hab noch nicht rausgefunden, wie man hier ne private Mail schickt, also schreib ich hier. Also das Angebot mit der Bühne würde ich ggf. gern mal in Anspruch nehmen, schraube sonst alles in der Einfahrt. Will meine Querlenker rundum erneuern und in dem Zuge auch die genannten Ventile tauschen. Wo in B. bist Du denn zu Hause?

Micha

Beitrag von „coala“ vom 9. Juli 2020 um 13:10

Servus Micha,

warum nutzt du nicht die PN-Funktion "Private Nachricht", hier im Forum "Konversation starten" genannt? Mauszeiger auf den Benutzernamen des betreffenden Users, Pop-Up-Fenster geht auf, unten rechts das Sprechblasen-Symbol anklicken - fertig. Alternativ den Usernamen anklicken, auch dort kannst du dann eine Konversation starten.

Grüße

Robert

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 9. Juli 2020 um 13:11

Hallo Micha,

geh doch mal auf die Sprechblase; oben rechts in der Menueleiste.

Dort kannst Du mit dem +Zeichen eine Konversation starten.

Gruß

Hannes

Beitrag von „micha912“ vom 9. Juli 2020 um 13:16

Danke euch, hab ich übersehen, die "Sprechblasen", wenn man die Maus auf den Namen zieht....

Beitrag von „Kruemelmonstter“ vom 10. Juli 2020 um 13:32

Hallo ,

In / am Weißensee....

Beitrag von „jaegersmann“ vom 24. Juli 2022 um 00:58

> Zitat von flying-fish
>
> Danke für den Tip mit erwin und der Flatrate. Ich habe mir jetzt alle Instandsetzungs- und Reparaturanleitungen als PDF-Dateien für meinen 7L V10TDI heruntergeladen. Flatrate für eine Stunde hat 8,33 € (brutto) gekostet und war es mehr als wert.
>
> Zum Ausbau Restdruckhalteventile muss das Auto im Wagenhebermodus auf die Bühne. Hinterrad abmontieren, Radschale abschrauben und entfernen, mit 12er Schlüssel Druckluftleitung vom Restdruckhalteventil abschrauben, Restdruckhalteventil mit VAG Steckeinsatz T10158/1 ausschrauben. Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem absenken der Hebebühne mit Diagnose-Software die Federbeine mit Druckluft füllen (geht auch ganz einfach wenn der Motor einige Minuten laufen gelassen wird). Zeitansatz bei VW für diesen Ventilwechsel je Seite 20 Minuten.
>
> Jetzt habe ich nur ein neues Problem: dieselkontor.de hat mit gerade mitgeteilt, dass der gestern noch als vorrätig angezeigte Steckeinsatz T10158/1 nicht vor Ende Januar 2016 geliefert werden kann.
>
> Bei VW kann man dieses Wekzeug nicht bestellen und kaufen. Im Internet habe ich keinen weiteren Anbieter gefunden. Kennt jemand noch einen anderen Lieferanten für diese Stecknuß mit den Nuten für das Restdruckhalteventil?

Hallo zusammen,

ich hätte eine Frage zu dem ERWIN-Zugang.

Kann man sich hier vollständige Reparaturleitfäden mit Drehmomenten, den entsprechenden Codes für VCDS usw. als PDF runterladen?

Danke und Grüße

Beitrag von „coala“ vom 24. Juli 2022 um 10:07

Servus,

ja, du bekommst vollständige Reparaturanleitungen samt Drehmomentangaben, die du dir auch als PDF abspeichern kannst. Zugangscodes für VCDS sind dort leider nicht zu finden.

Grüße

Robert

Beitrag von „FrankS“ vom 24. Juli 2022 um 17:33

eigene Erfahrungen mit ErWin habe ich noch nicht. Soweit ich es aber aus vorangegangenen Diskussionen entnehmen kann, gibt es keine direkte Funktion, Anleitungen usw. als PDF oder sonst wie runter zu laden.

Inhalte können aber ausgedruckt werden und mittlerweile unterstützt ja jedes gängige Betriebssystem eine Druck-als-PDF Funktion. Damit kann man dann eben doch eine PDF Datei für den späteren Offline- Gebrauch erstellen.

Vielleicht kann einer der erfahrenen ErWin Nutzer diese Vorgehensweise bestätigen? Damit der Anfänger weiß, was ihn erwartet und nicht wertvolle Zugangszeit fürs Rumprobieren drauf geht.

Gruss

frank

Beitrag von „coala“ vom 24. Juli 2022 um 17:44

> Zitat von FrankS
>
> eigene Erfahrungen mit ErWin habe ich noch nicht. Soweit ich es aber aus vorangegangenen Diskussionen entnehmen kann, gibt es keine direkte Funktion, Anleitungen usw. als PDF oder sonst wie runter zu laden. [...]

Servus Frank,

doch das geht. Und zwar völlig problemlos. Man klickt auf das gewünschte Dokument, dieses wird im PDF-Format geladen und angezeigt und dann kann man es wie gewohnt als Datei abspeichern oder auch ausdrucken.

Wenn man nicht gerade im Halbschlaf ist oder eine super langsame Internet-Verbindung hat, dann kann man sich selbst in der kleinsten buchbaren Zeiteinheit von 60 Minuten alle relevanten Dokumente für sein Fahrzeug herunterladen.

Grüße

Robert