Stop Fahrwerk fehler

Beitrag von „Peter.r“ vom 13. Juli 2022 um 19:41

Hallo Leute,

Ich brauche eure Hilfe.

Ich habe seit 4 Tagen die Fehlermeldung stop Fehler Fahrwerk auf dem Display.

Wenn ich den Wagen neu starte ist die Fehlermeldung weg.

Am 1und 2 Tag kam der Fehler nur einmal und war dann nach dem Neustart weg. Am 3 kam die Fehlermeldung 2 mal und heute am 4 Tag 6 mal.

Ich war dann heute in der Werkstatt und der freundliche konnte die Fehler nicht auslesen, hat mich dann zur VW Werkstatt verwiesen.

Den Kompressor höre ich , die Sicherung mit 40 Amper ist noch heile. Liegt es an den Relaise??

Wenn ich den Wagen hebe dann geht er hoch wenn ich ihn runterfahre, denke ich dass er hinten eine Stufe höher ist als normal.

Hab echt keine Ahnung was es sein kann.

Ich habe jetzt einen Termin morgen bei VW gemacht... hab mit denen abgemacht dass sie den Fehlerspeicher auslesen.

Danke für eure Hilfe

Beitrag von „coala“ vom 13. Juli 2022 um 23:04

Servus Peter,

du bist hier im Bereich vom Touareg III/CR, Baujahr ab 2018. In deinem Profil steht beim Fahrzeug allerdings "VW Touran" . Was hast du denn nun für ein Fahrzeug? Dann können wir das Thema in den richtigen Bereich verschieben und das macht das Ganze dann einfacher in Hinblick auf Tipps zur Fehlereingrenzung.

Danke und Grüße
Robert

Beitrag von „Peter.r“ vom 14. Juli 2022 um 15:22

Hallo Coala,

Danke für deine Hilfe.

Ich hatte früher einen Touran . Seit einen Monat einen Touareg 7l 2,5 R5 TDI 2008

Sorry wenn ich im falschen Forum bin.

Wie oben Beschrieben war ich heute bei VW und die haben die Fehlermeldung ausgelesen. Können mir jedoch ohne eine richtige Inspektion nicht helfen weil sie selber nicht wissen was es sein kann.

Fehlermeldung :

Niveoregulierung und Funktionsventil abschaltdauer.

sprich lt. Vw soll ich den Wagen bei denen lassen 300 Euro ausgeben und dann auf eine Lösung hoffen. Kosten Reparatur können bis zu 5000 Euro sein…. > keine konkrete Antwort von denen.

Was ich jetzt selber rausbekommen habe ist dass wenn ich den Wagen auf offroadlevel stelle, keine Fehlermeldung mehr kommt.

Hat einer eine Lösung?

Vielen Dank und entschuldigt wenn ich hier falsch bin

Einen schönen Tag euch allen

Peter.R

Beitrag von „coala“ vom 14. Juli 2022 um 17:26

Servus Peter,

danke für die Info zum Fahrzeug, der Kollege hat das damit schon in den richtigen Bereich verschoben. Könntest du nun natürlich noch in deinem Profil ändern, also Touran gegen Touareg 7L R5 TDI + Bj. 2008 tauschen, dann wissen zukünftig alle gleich Bescheid.

Zu deinem technischen Problem: Wie sieht das Fahrzeugniveau denn aus, wenn das Auto mal über Nacht gestanden ist? Ist die Standhöhe dann noch ok oder gibt es Auffälligkeiten?

Eine gut verständliche Erklärung zur Luftfederung des 7L und den häufigsten Problemen damit findest du hier in unserem Bereich "EBA / How to", ebenso noch andere wertvolle Infos zu anderen Themen. Ergänzend hier auch gleich noch zusätzlich der direkte Link zum entsprechenden Thema mit dem PDF zur Luftfederung für dich.

Grüße

Robert

Beitrag von „Peter.r“ vom 14. Juli 2022 um 17:46

Danke für die Info Robert,

hinten ist es höher als vorne, wenn ich eine Tür öffne dann geht hinten die Federung einen Tick hoch, und nach einer Weile wieder runter.

Über Nacht verändert sich nichts, da sackt nichts ab oder so.

Wenn ich auf off Road Modus gehe (hohes Niveau) dann kriege ich auch keine Fehlermeldung beim fahren. Sobald ich aber den Touareg runterfahre und losfahre kommt die Meldung ständig!.

Ich werde mir alles anschauen was Du mir geschickt hast> Danke

Neu!

Ich habe Kontakt zu einen VW Meister von einem Freund erhalten, er meinte es liegt zu 100% an einem Sensor, oder vielleicht auch 2. Dieser oder beide müssten ausgetauscht werden.

Ich werde berichten was da rausgekommen ist.

Nächste Woche weiß ich mehr.

Trotzdem vielen Dank für die Mühe die Du Dir machst meine Probleme zu lösen . Bin Dir sehr dankbar!!!

Grüße Peter

Beitrag von „coala“ vom 14. Juli 2022 um 17:58

Servus Peter,

ein Klassiker sind auch immer die Geber für das Fahrzeugniveau, welche über kurze Koppelstangen mit der Radaufhängung verbunden sind. Da kann es sein, dass die Kugelköpfe in ihren Buchsen festgammeln und schwergängig werden. Auch das kann Probleme verursachen, ist aber leicht zu kontrollieren und damit als Fehlerursache schon mal auszuschließen, wenn ok.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 22. Juli 2022 um 10:02

Ich habe das selbe Problem auch

Fehler 0578 & Maxilmalwertüberschreitung hinten links. Die Werkstatt veranschlagt 1700€ für den Einbau eines überholten Kompressors.

Beitrag von „Diesel-Fahrer“ vom 22. Juli 2022 um 11:26

Hallo, warum Kompressor und warum 1700 Euro?

Schau mal hier.

WABCO Kompressor Luftfederung für AUDI Q7 4LB PORSCHE CAYENNE 9PA VW TOUAREG 7L | eBay
Entdecken Sie WABCO Kompressor Luftfederung für AUDI Q7 4LB PORSCHE CAYENNE 9PA VW TOUAREG 7L in der großen Auswahl bei eBay. Kostenlose Lieferung für viele...
www.ebay.de

Wenn's wirklich der Kompressor ist, was ich ja fast nicht glaube, dann bekommst den neu von WABCO für um die 500 Euro. Und tauschen kann den jeder. Rechte Schwellerverkleidung ab und dann sieht man ihn schon.

Da ist nichts dabei. Bisschen Schrauberei.

Oft sind es die Restdruckhalteventile die verstopfen und dann den Druck nicht mehr ablassen. Dann erfolgt in der bestimmten Zeit keine Höhenänderung und das System wird abgeschaltet. Meist mit der Fehlermeldung "Funktionsabschaltung Ventileinschltdauer"

Also wenn dein Fahrzeug sich noch hebt, ist der Kompressor nicht defekt.

René

Beitrag von „jaegersmann“ vom 22. Juli 2022 um 17:29

Hi René.

Danke für dein Input. Den Wabco habe ich mir auch schon rausgesucht, den bekommt man auch für 799€ mit Ventilblock.

Ich war heute morgen in der Werkstatt und hab den Wagen erstmal mitgenommen. Die meinten der Ventilblock sei vermutlich defekt, aber sie tauschen den einzeln nicht, das können sie auf keinen Fall empfehlen.

Im Anschluss war ich noch bei nem Kumpel der so ein "günstiges VCDS" hat, Fehlerbild im Anhang.

Ich bin vollkommener Neuling auf dem Gebiet, habe aber mal versucht anhand der Anleitung von ICK was rauszufinden.

Ich habe die Messblöcke im Steuergerät 34 (glaube die Messblöcke 003,006 und 007) gefunden.

Mein Problem ist:

Wenn ich den Taster betätige ist nichts passiert... das Relais hat nicht geschalten.

Schält das Relais nur den Kompressor, also um Druck aufzubauen?

Das Fahrzeug stand etwas am Hang, kann es was damit zu tun haben?

Grüße Flo

Beitrag von „Diesel-Fahrer“ vom 23. Juli 2022 um 10:18

Morgen Flo,

Du musst erst mal den Fehlerspeicher löschen, sonst passiert nichts.

Ich habe die MWB jetzt nicht im Kopf, aber du kannst auf alle Fälle die Sensoren sehen, die Höhe deinen Fahrzeuges, den Druck usw. Ob der am Hang steht, spielt keine Rolle.

Du kannst mit VCDS viel machen. Vorderachse entlüften, Hinterachse entlüften, Druckspeicher entlüften und natürlich alles auch wieder befüllen. Dann siehst du, ob die Ventile arbeiten.

Die Aussage der Werkstatt ist Quatsch. Warum soll ich den Ventilblock nicht einzeln tauschen? Haben wir erst beim Sohnemann seinen Audi A6 4F gemacht, weil der Drucksensor defekt war.

Und der sitzt blöderweise im Ventilblock und kann nicht einzeln getauscht werden. Das Auto hat über 290.000 km runter und der Kompressor arbeitet einwandfrei.

Das Relais schaltet den Kompressor, das stimmt. Und das Relais bekommt seine Informationen vom Steuergerät. Und soweit ich weiß, vollzieht das Fahrzeug eine Höhenänderung immer ohne Kompressor. Das heißt, er checkt den Druck, pumpt gegenbenfalls den Druckspeicher auf, schaltet dann ab und ändert anschließend die Höhe.

Was soll an so einem Kompressor kaputt gehen. Der wird Temperaturüberwacht, und bekommt seine "reine" Luft aus dem Luftfilterkasten. Und wenn man nicht ganz die "Wartungsschlampe" ist, den Luftfilter öfter mal wechselt, dann läuft das Ding ewig.

Mein alter Touareg hatte knapp 400.000 km runter und war vom Luftfahrwerk noch original und hat funktioniert.

Gruß René

Beitrag von „SwissT“ vom 23. Juli 2022 um 10:35

Hallo Zusammen

> Zitat von Diesel-Fahrer
>
> Was soll an so einem Kompressor kaputt gehen.

Kurze Ergänzung zum ansonsten völlig korrekten Beitrag: Im Kompressor hat es Dichtungen die porös werden bzw. abnutzen können. Das Problem ist bekannt, Dichtungssätze sind über die einschlägigen Onlineshops auf dem freien Markt erhältlich.

LG

Beitrag von „coala“ vom 23. Juli 2022 um 10:58

> Zitat von Diesel-Fahrer

> […] soweit ich weiß, vollzieht das Fahrzeug eine Höhenänderung immer ohne Kompressor. Das heißt, er checkt den Druck, pumpt gegenbenfalls den Druckspeicher auf, schaltet dann ab und ändert anschließend die Höhe. […]

Servus René,

nicht ganz. Die beiden Druckspeicher werden stets in einem bestimmten Bereich gehalten, damit jederzeit Niveauänderungen möglich sind. Beim 7L liegt der Minimaldruck bei 11 bar, darunter läuft dann der Kompressor an und befüllt diese wieder bis rund 16 bar. Da wird nicht erst gewartet, bis eine Niveauänderung erforderlich ist, dieser Druckbereich ist immer eingestellt.

Reicht der aktuelle Luftdruck im System nicht aus um den Regelvorgang abzuschließen, dann läuft der Kompressor natürlich sofort an - auch für und während Regelvorgänge(n). Niveauänderungen ohne Kompressorlauf dienen lediglich dem Geräuschkomfort bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten bzw. im Stand. Oberhalb 50 km/h wird hierauf sowieso keine Rücksicht mehr genommen.

Das kannst du leicht provozieren, indem du mehrere manuelle Niveauänderungen anstößt oder das Sondergeländeniveau anwählst. Letzteres schafft der 7L in aller Regel nicht ohne Kompressorlauf, hier wird dann zum Schluss hin meist länger nachgepumpt, da massiv gegen den Widerstand der Anschlagpuffer gedrückt wird.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 23. Juli 2022 um 11:59

Servus zusammen.

Den Fehlerspeicher hatte ich gelöscht.

Es war auch ersichtlich, das das Steuergerät die Tasterbefehle bekommt.

Allerdings haben weder die Ventile noch das Relais geschalten.

Ich werde nachher das Relais tauschen und mich dann nochmal mit dem VCDS ransetzten.

Kann mir dazu noch jemand Tipps geben? Wie entlüfte ich manuell? Fährt er dann komplett runter bis auf den Reifen?

Ich will irgendwie noch versuchen einzugrenzen, ob es nicht die Restdruckhalteventile hinten sind.

Dann hätte er theoretisch nur ein Problem beim entlüften an der Hinterachse oder?

Grüße und Danke:)

Beitrag von „coala“ vom 23. Juli 2022 um 12:35

> Zitat von jaegersmann
>
> [...] Ich werde nachher das Relais tauschen und mich dann nochmal mit dem VCDS ransetzten.
>
> Kann mir dazu noch jemand Tipps geben? Wie entlüfte ich manuell? Fährt er dann komplett runter bis auf den Reifen?
>
> Ich will irgendwie noch versuchen einzugrenzen, ob es nicht die Restdruckhalteventile hinten sind. [...]

Servus,

in Beitrag #4 ist ein PDF verlinkt, was dir genau diese Informationen (und noch ein paar mehr) liefert. Gesehen?

Grüße
Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 23. Juli 2022 um 12:41

Ja das hab ich intensiv studiert 😇

Ich hab auch die Funktion Aufzeichnung gefunden im VCDS, aber die Daten nicht gefunden.

Spuckt der die Diagramme direkt aus oder wurde das in Excel gebaut?

Beitrag von „coala“ vom 23. Juli 2022 um 12:54

Das geht sowohl als auch. Hängt immer von den Plug-ins ab, die beim VCDS dabei sind. Bei PCI heißt die Applikation z.B. VC-Scope und der Konverter für Excel CSVConv., bei anderen Anbietern teils abweichend.

Die Diagramme kannst du dir aber abspeichern und auch jederzeit mit dem gleichen Plug-in wieder anzeigen lassen. Da musst du halt schauen, welcher Pfad eingestellt ist für die Dateien und natürlich auch das Speichern vor dem Beenden des Plug-ins nicht vergessen.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 23. Juli 2022 um 12:56

Ok Danke, dass ist ein Ross-Tech. Ich werd mich da mal nochmal durch wühlen:)

Beitrag von „coala“ vom 23. Juli 2022 um 13:16

> Zitat von jaegersmann
>
> Ok Danke, dass ist ein Ross-Tech. [...]

Ross-Tech ist der Hersteller von VCDS. Der Vertrieb in D läuft allerdings mehrgleisig und manche Anbieter haben eigenen Plug-Ins. Das Original Plug-in ist "VC-Scope". Kannst du dir bei Bedarf auch jederzeit separat downloaden, falls du es versehentlich gelöscht hast, ein anderes Toll dabei ist oder es nicht mitinstalliert wurde.

Grüße
Robert

Beitrag von „Peter.r“ vom 23. Juli 2022 um 16:35

Hallo Leute Update.

Hab meinen Touareg jetzt in der Werkstatt.

Sensoren sollen alle ok sein. Problem liegt wohl am Ventil Block. Wird sich wohl am Montag rausstellen was die Werkstatt dafür haben möchte. Bin echt genervt von der Luftfederung, hätte ich mich lieber für einen mit Stahlfederung entschieden.

Bleibt mir wohl nichts anderes übrig als wieder tief in die Tasche zu greifen.

Am Montag berichte ich die endgültige Prüfung und Reparatur.

Servus Peter

Beitrag von „jaegersmann“ vom 23. Juli 2022 um 17:55

Kopf hoch. Bei mir ist es wohl auch der Ventilblock.

Ich habe aber noch nicht zu 100% aufgegeben ob es nicht evtl doch das Restdruckhalteventil ist.

Lässt du den Ventilblock einzeln tauschen oder Kompressor direkt mit?

Bin da noch etwas unschlüssig...

Beitrag von „jaegersmann“ vom 23. Juli 2022 um 20:07

So meine Skills werden besser.

Habe nochmal eine Analyseschleife mit dem VCDS gefahren.

Meine Live-Beobachtung sagt ganz klar: Beim ablassen hinkt der Dämpfer hinten links deutlich nach.

Hänge mal die Aufzeichnung an. Zyklus müsste sein: normal, off-road, off-road extra, normal.

Würde mich freuen wenn jemand Lust hat sich das mal anzuschauen

Edit: die Relais-Schaltung ist jetzt nicht mit drauf. Das habe ich aber heute morgen gewechselt.

Beitrag von „donadi“ vom 29. Juli 2022 um 00:40

Das größte Problem an der Luftfederung sind unfähige Werkstätten. Die Luftfederung ist in der Regel super zuverlässig und basiert auf uralter Technik wie sie jeder LKW hat.

Gibt der Werkstatt die Order die hinteren Ventile zu tauschen, egal welcher Meinung die Werkstatt ist. Oder tauscht selbst.

Beitrag von „donadi“ vom 29. Juli 2022 um 10:13

So, jetzt noch ein Paar Infos mehr, war spät gestern.

Für die Selbermacher, das original Werkzeug zum Ausbau der Restdruckhalteventile ist kaum mehr zu bekommen, es gibt aber einen Nachbau, den kann man sich hier holen:

Restdruckhalteventil Steckeinsatz T10158 /1 wie Original VW Spezialwerkzeug | XXL-Automotive

Für alle Themen rund um Luftfederung gibt es einen Spezialisten im Schwarzwald, da kann man sich auch unter anderem die Ventile für unter 40€ das Stück besorgen.

Touareg (7L) 2002-2010 - Miessler Automotive Luftfederungsteile. - D (miessler-automotive.com)

Das Thema mit den Ventilen ist ein klassischer "QuickWin". Die Dinger kosten nichts, der Tausch ist gut machbar und bei 90% der hier im Forum beschriebenen Fälle hilft es. Es ist immer besser zuerst die Ventile auf Verdacht zu tauschen, als mit Ventilblock, Kompressor oder was weiß ich anzufangen.

Der Tausch dauert auf einem Parkplatz vielleicht 15min pro Seite. Ist etwas fummelig, musste mir so einem Gelenkstück an der Knarre arbeiten. Erfordert etwas Gefühl, damit man die Kraft

auch im ordentlichen Winkel eingeleitet bekommt. Aber Ventile selbst gehen eigentlich super gut raus.

Edit: Noch eine coole Seite gefunden:

DIY: Rear struts residual pressure retention valves replacement | Club Touareg Forum

Mann muss nicht das gesamte Federbein für den Tausch ausbauen, keine Ahnung warum sich der Typ so viel Aufwand gemacht hat, aber die Bilder sind gut, da kann man sich auch mal das Innenleben von diesem Ventil anschauen.

Beitrag von „jaegersmann“ vom 30. Juli 2022 um 08:37

Super vielen Dank! Ich versuche das heute mal.

Kann mir jemand sagen wie ich die Dämpfer einzeln/achsenweise über das VCDS manuell net- und entlüften kann?

Beitrag von „jaegersmann“ vom 30. Juli 2022 um 10:17

Hallo Leute.

Ich habe ein Problem:

Vor dem Tausch der Ventile, wollte ich zunächst testen ob die Konfiguration des Luftfahrwerks über VCDS funktioniert.

Also rein mit dem Code 31564 und dann in die Anpassung. Dummerweise ist mir in dem Prozess beim ersten Rad der Laptop abgeschmiert, Batterie leer.

Anschließend hat er mir natürlich den Fehler 01437 - Control Position not learned ausgegeben.

Also hab ich mal die Zündung ne halbe Stunde angelassen und nochmal ran. Ich kriege folgenden Fehler (Bild).

Wer kann helfen?

Beitrag von „coala“ vom 30. Juli 2022 um 10:43

> Zitat von jaegersmann
>
> [...] Wer kann helfen?

Servus,

auch hier haben wir im Bereich "EBA / How to" ein PDF, wie die Regellage richtig angelernt wird. KLICK

Jede Unterbrechung in diesem Prozess (egal ob nun dein Notebook leer wird oder die Fahrzeugbatterie) führt zwangsläufig zum kompletten Abbruch Fehlermeldungen mit anschließendem Ungemach. Es ist also nicht die schlechteste Idee, das Bordnetz mit einem ausreichend leistungsfähigen Ladegerät mit Stützfunktion zu versorgen. Insbesondere dann, wenn du nun eh schon schreibst, du hättest die Zündung zusätzlich noch 30 Minuten eingeschaltet gehabt. Das wird dich dann mit guter Wahrscheinlichkeit im nächsten Versuch treffen, falls keine Stromversorgung angeschlossen.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 30. Juli 2022 um 10:55

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> auch hier haben wir im Bereich "EBA / How to" ein PDF, wie die Regellage richtig angelernt wird. KLICK
>
> Jede Unterbrechung in diesem Prozess (egal ob nun dein Notebook leer wird oder die Fahrzeugbatterie) führt zwangsläufig zum kompletten Abbruch Fehlermeldungen mit anschließendem Ungemach. Es ist also nicht die schlechteste Idee, das Bordnetz mit einem ausreichend leistungsfähigen Ladegerät mit Stützfunktion zu versorgen. Insbesondere dann, wenn du nun eh schon schreibst, du hättest die Zündung zusätzlich noch 30 Minuten eingeschaltet gehabt. Das wird dich dann mit guter

> Wahrscheinlichkeit im nächsten Versuch treffen, falls keine Stromversorgung angeschlossen.
>
> Grüße
>
> Robert

Danke Robert, ich kenne die Anleitung. Wollte nach der von VCDS verfahren: https://www.vcds.de/fileadmin/Down...regelanlage.pdf

Ich denke das kommt aufs selbe raus.

Das das Boardnetz abschmiert hoffe ich nicht, der Wagen läuft ja bei der Prozedur. Aber das hänge ich auch noch dran.

Kann es sein dass das Steuergerät durch den Abbruch mich jetzt nicht mehr dran lässt?

Grüße Flo

Beitrag von „coala“ vom 30. Juli 2022 um 11:20

> Zitat von jaegersmann
>
> Hallo Leute.
>
> Ich habe ein Problem:
>
> Vor dem Tausch der Ventile, wollte ich zunächst testen ob die Konfiguration des Luftfahrwerks über VCDS funktioniert.
>
> Also rein mit dem Code 31564 und dann in die Anpassung. [...]

Servus,

diese Vorgehensweise kann leider immer dann kontraproduktiv seien, wenn du aktuell bereits ein Problem hast, welches eben genau mit der Regellage zusammenhängt. Du verwirfst ja bereits in dem Moment die vorher gespeicherte Regellagen an allen vier Rädern, in dem du dich in diesen, per Code geschützten Bereich begibst und darin "herumschnüffelst". Das kann dann dazu führen, dass eben aufgrund defekter Komponenten die Regellagen im dann durchzuführenden Vorgang nicht mehr korrekt angefahren werden können - und dann steht das Auto erst mal.

Du wirst jetzt vermutlich aufgrund des mittendrin abgebrochenen Anlernvorgangs irgendwo eine Fehlermeldung im Steuergerät abgelegt haben, welche weitere Versuche damit nicht zulässt. Da müsstest du mal nach entsprechenden Fehlereinträgen schauen und diese dann löschen.

So ganz verstehe ich diese Vorgehensweise nicht, denn beim reinen Austausch der Restdruckhalteventile ist doch keinerlei Aktion von wegen Regellage neu anlernen notwendig. Diese hängt mit den Radniveausensoren zusammen und solange du die nicht anrührst und keine weiteren, damit in Verbindung stehenden Komponenten austauschst, musst du auch nichts neu anlernen oder einstellen.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 30. Juli 2022 um 12:27

> Zitat von coala
>
> Servus,
>
> diese Vorgehensweise kann leider immer dann kontraproduktiv seien, wenn du aktuell bereits ein Problem hast, welches eben genau mit der Regellage zusammenhängt. Du verwirfst ja bereits in dem Moment die vorher gespeicherte Regellagen an allen vier Rädern, in dem du dich in diesen, per Code geschützten Bereich begibst und darin "herumschnüffelst". Das kann dann dazu führen, dass eben aufgrund defekter Komponenten die Regellagen im dann durchzuführenden Vorgang nicht mehr korrekt angefahren werden können - und dann steht das Auto erst mal.
>
> Du wirst jetzt vermutlich aufgrund des mittendrin abgebrochenen Anlernvorgangs irgendwo eine Fehlermeldung im Steuergerät abgelegt haben, welche weitere Versuche damit nicht zulässt. Da müsstest du mal nach entsprechenden Fehlereinträgen schauen und diese dann löschen.
>
> So ganz verstehe ich diese Vorgehensweise nicht, denn beim reinen Austausch der Restdruckhalteventile ist doch keinerlei Aktion von wegen Regellage neu anlernen notwendig. Diese hängt mit den Radniveausensoren zusammen und solange du die nicht anrührst und keine weiteren, damit in Verbindung stehenden Komponenten austauschst, musst du auch nichts neu anlernen oder einstellen.

> Grüße
>
> Robert
>
> Alles anzeigen

Ok danke Robert. War mir nicht bewusst, dass ich die Sensoren nicht neu anlernen muss. Das hatte ich aus der von dir auch verlinkten Anleitung so verstanden, aber hier wird ja auch der Kompressor samt Ventilblock getauscht...

Ich habe es jetzt mehrfach versucht, ich denke es ist so wie duschreibst. Wenn ich den Vorgang starte lässt er vorne ab. Dann sollte er vermutlich hinten ablassen, aber das geht nicht wegen dem defekten Ventil. Nach einer Zeit kommt im Boarddisplay der Fehler: Stop Fahrwerk Fehler mit Code 01400- oberer Grenzwert überschritten (das ist dann die Zeitüberschreitung). Und daran scheitert die Konfiguration.

Also Ventile tauschen, nochmal versuchen und hoffen...

Muss man wirklich immer beide pro Achse tauschen?

Danke für den Support!!!

Beitrag von „coala“ vom 30. Juli 2022 um 12:41

Servus Flo,

ich würde schon beide Ventile tauschen, die Probleme sind ja nach den bisherigen Erfahrungen im Forum recht klar alterungsbedingt. Normalerweise sollen die etwa 3 bar Restdruck in den Federbeinen sichern, machen ab diesem Wert also in Richtung Federbein > Umgebungsdruck dicht. Irgendwie scheinen die aber dann im Laufe der Zeit entweder innerlich zu vergammeln oder sonst irgendwie schwergängig zu werden, so dass sie eben dann schon bei einem deutlich höheren Druck sperren und damit Niveauänderungen nach unten hin sabotieren.

Wenn du das jetzt nur an einem Luftfederbein tauscht, dann ist die Wahrscheinlichkeit eben nicht ganz so gering, dass du bald wieder vor dem gleichen Problem stehts - nur eben auf der anderen Seite. Die Teile haben immerhin 16 Jahre auf dem Buckel, ich würde da gleich beide machen, damit du dann Ruhe hast.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 30. Juli 2022 um 13:11

Hallo Flo,

Preis und Aufwand sind am Nutzen gemessen so gering, dass man besser beide bzw. alle auf einmal tauscht. Theoretisch reicht aber der Tausch des defekten RDHV.

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 30. Juli 2022 um 14:18

Servus,

kleiner Vorsichtshinweis für alle Fälle an der Stelle: Auch nach Entfernung des Schlauchs am Restdruckhalteventil steht das Federbein noch unter Druck. Das sind mindestens 3 bar, bei einem defekten Ventil können das aber auch deutlich mehr sein. Das Ventil daher vorsichtig lösen, immer wieder nur ein Stück weiterdrehen, bis der Druck im Federbein schließlich abgebaut ist.

Grüße

Robert

Beitrag von „jaegersmann“ vom 30. Juli 2022 um 22:23

Danke Robert und Peter. Werden beide getauscht!

Beitrag von „TouaregDD“ vom 1. August 2022 um 22:08

Bei Restdruckhalteventilen würde ich derzeit auf Markenprodukte zurückgreifen.

Bei mir haben die „Günstigen“, eins ist nach einem Tag kaputt gegangen und das zweite hat nach einer Woche den Geist aufgegeben.

Bei meinem Bekannten hielten die ganze vier Wochen.

Ich möchte hier keine Werbung für irgendwelche Firmen machen aber ich würde auf eine ganz bestimmten Hersteller zurückgreifen.

Offenbar gab es irgendwo einen Hersteller der eine ganz schlechte Produktion an die ganzen Internet-Ersatzteilhändler verkauft hat. Derzeit kann ich von den „Billigen“ Restdruckhalteventilen abraten.

Beitrag von „coala“ vom 1. August 2022 um 22:18

> Zitat von TouaregDD
>
> [...] Ich möchte hier keine Werbung für irgendwelche Firmen machen aber ich würde auf eine ganz bestimmten Hersteller zurückgreifen. [...]

Servus,

Empfehlungen für aus eigener Erfahrung bewährte Produkte dürfen gerne gepostet werden. Wir differenzieren hier sehr wohl nach Augenmaß zwischen bezahlten/eigennützigen Werbelinks und seriösen Tipps.

Grüße

Robert

Beitrag von „TouaregDD“ vom 1. August 2022 um 23:20

Ich habe jetzt zwei Stück von VEMO gekauft

der Preis pro Ventil lag bei ca. 70€

An der Hinterachse habe ich seit ca 5.000Km

welche von AIC verbaut. Der Preis pro Stück lag bei ca. 28€

(Diese waren im Karton verpackt und hatten ein helles Gewinde wahrscheinlich Edelstahl)

Bevor ich die Ventile von VEMO bestellt habe, hatte ich nochmal welche von AIC bestellt. Preis pro Stk. lag ebenfalls bei 28€ diese kamen allerdings nicht im Karton sondern in Tüten und hatten ein Messinggewinde und sahen genau so aus wie die Billigen NoName Ventile mit welchen

ich schlechte Erfahrungen gemacht habe.

Diese habe ich wieder zurückgeschickt. Nur so als Hinweis, das es wohl von AIC verschiedene gibt weil wahrscheinlich diese eben auch nur Eingekauft werden.

Mein Bekannter hat sich für die originalen von VW entschieden für ca. 120€ das Stück. Da er zuvor auch diese NoName aus dem Internet verbaut hatte und nach ca. 4 Wochen auf der Autobahn dann Probleme mit diesen hatte. Die Hinterachse hinten ging hoch und er bekam die rote Fehlermeldung “Stop Fahrwerk Fehler“

Seit dem er die originalen von VW verbaut hat fährt er problemlos ohne Fahrwerksfehler.

Beitrag von „TouaregDD“ vom 1. August 2022 um 23:40

Bitte beim wechseln der Ventile die Sicherheitsmaßnahmen und die Vorgehensweise von VW unbedingt beachten.

Ansonsten kann es passieren, wenn man es falsch macht, dass beim rausdrehen des Restdruckhalteventils das Federbein samt oberen Querlenker hochfährt und man sich die Hand oder den Arm einquetscht.

Beitrag von „jaegersmann“ vom 2. August 2022 um 13:58

> Zitat von TouaregDD
>
> Bitte beim wechseln der Ventile die Sicherheitsmaßnahmen und die Vorgehensweise von VW unbedingt beachten.

> Ansonsten kann es passieren, wenn man es falsch macht, dass beim rausdrehen des Restdruckhalteventils das Federbein samt oberen Querlenker hochfährt und man sich die Hand oder den Arm einquetscht

Welche sind das denn?

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2022 um 14:21

> Zitat von jaegersmann
>
>
>
> Welche sind das denn?

Servus,

also regelrecht "hochfahren" kann da nichts. Immer vorausgesetzt natürlich, die Räder sind komplett entlastet. Wenn du den Druck im Federbein auf Null reduzierst, dann ändert sich (im entlasteten Zustand!) nichts. Außer, du drehst das Fahrzeug aufs Dach, dann zieht die Schwerkraft die Radaufhängung nach unten = ins Radhaus . Einzige minimale Bewegung üben die Gummianschläge in die Gegenrichtung (also nach oben) aus, welche durch den nun fehlenden Druck nun unbelastet sind und etwas zurück federn.

Dennoch kann es überhaupt nicht schaden, sich die Reparaturanleitung bei erWin für geringes Entgelt herunterzuladen. Dort finden sich, neben den Anleitungen, entsprechende Sicherheitshinweise und auch Drehmomentangaben.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 7. August 2022 um 08:59

Hi, mich hat es auch erwischt...

Nachdem ich morgens ein Keilfahrwerk hatte musste eine Lösung her.

Natürlich passiert das nicht zu Hause wo man eine Werkstatt hat, nein mich hat es in der Hauptstadt erwischt. Dort gibt es übrigens 7 große Freundliche - bis auf einen hatte keiner Zeit. Eine Fehlerdiagnose war vor Ort möglich, eine Reparatur hätte aber mindestens 3 Wochen gedauert. Dank des ADACs wurden wir mittels Huckepacktransport nach Hause gebracht. Dann ging es ran ans Werk. Problem: Keilfahrwerk - hinten oben vorne unten.

VCDS Fehlermeldungen:

01770 007

01772 008

02250 001

01400 002

Da ich keine Lust auf dauerhafte Experimente hatte, habe ich einmal den Rundumschlag gemacht d.h.

Kompressor (China Nachbau - 160€)

Magnetventilblock (China 63€)

Relais 373 (18€) - mittlerweile hat das die Bezeichnung 645 mit der Teilenummer 4H0 951 253 A (original ET)

40A Sicherung (3,95€) (original ET)

Arbeitsaufwand ca. 2 Stunden.

Ich werde berichten wie sich die China Nachbauten machen. Ich habe zusätzlich beim Freundlichen ein Revisionskit für den alten Kompressor gekauft. Das gibt es für 95€ (Kolbenring, 2 Schrauben, 4 Dichtungen, Trockenkapseln). Falls der Nachbau Abraucht kommt der originale revidierte Kompressor wieder rein.

Den originalen Magnetventilblock habe ich mal auf die Fräse gelegt. Die Ventile habe ich schräg abgefräst. Links sieht man eine Dichtkappe aus Gummi. Rechts sieht man den Kolben ohne dieses Dichtkappe. Die Spulen ziehen die Kappe nach Unten und öffnen damit den Luftkanal.

Damit habe ich nun hoffentlich wieder Ruhe.

Gruß Peter

Ach ja, einen Kostenvoranschlag für die o.g. Arbeiten habe ich auch bekommen - 3.499€ - das Fahrzeug müsste ich dafür mindestens 2-3 Wochen beim Freundlichen stehen lassen. Keine

Ahnung wie die auf die Preise kommen - vermutlich würfeln die...

IMG_20220807_085502_1.jpg

IMG_20220805_075626.jpg

IMG_20220805_111435.jpg

IMG_20220807_085426.jpg

Beitrag von „nikon-user“ vom 31. Dezember 2023 um 11:12

Hallo,

das mit dem Maximalwert überschreiten hatte ich auch schon dieses Jahr. Nach dem Räder wechseln wollte der Wagenhebermodus nicht auf Anhieb ausgehen. Nach vielleicht 2 Monaten hat ist die Meldung "Fahrwerksfehler" augetaucht. 3 VW Händler hatten keine Zeit den Fehlerspeicher auszulesen, alle meinten in frühstens 3 Wochen ginge es.
Einer davon hat nach Rücksprache mit dem Meister abgesagt weil ich kein Kunde bin.
Schließlich hab ich eine freie Werkstatt bei der wir nun mit beiden Autos Kunde sind sich die 10 Minuten genommen.
Die Vermutung des Chefs, das Fahrwerk war zu weit ausgefahren beim Räder wechseln. Nach dem Reset hatte ich Ruhe.

Bis jetzt, seit einer Woche erscheint wieder eine Meldung, die allerdings nicht in rot und permanent, sondern in gelb und ist nach einigen Sekunden wieder verschwunden. Wie ein Hinweis das eine Birne nicht geht.
Werde mir jetzt auch diese Restdruckventile bestellen.

Beitrag von „Klappi“ vom 24. April 2024 um 09:00

Guten Morgen liebe Forums Mitglieder

nun hat mich auch der Luftfahrwerks Fehlerteufel erwischt:

Mein T1 hat ein lustiges verhalten:

- Freitag alles okay

- Samstag auf der Heimfahrt vom Einkaufen Stop Fahrwerkfehler, ich bin rangefahren aheb kurz geschaut alles okay, dann den Wagen wieder angelassen Fehler war weg (Kompressor lief) weitergefahen und ca 2km vor zuhause das selbe wieder also ich die 2km nach Hause und den T1 abgestellt alles in Wage
- Am Samstag abend dann die Überraschung ich hatte ein Keilfahrwerk aber verkehrt herum vorne Hoch hinten runter
- Am Montag den Wagen in die freie Werksadt gebracht ca 1 km von mir die havben dann am Dienstag ausgelesen ud folgenden Fehler gefunden
    - 1722 Signalleitung vom Drucksensor Strokreis fehlerhaft
    - 1400 Niveauregelung
    - 1722 Signalleitung vom Drucksensor Strokreis fehlerhaft
    - 2250 Ventilabschaltdauer Funktionsabschaltung
- Leider haben die gesagt das es der Sensor sein könnte aber sie würden da auf Grund der mangelden Erfahrung nur try and Erorr machen

- Also bekam ich ihn nach dem Löschendes Fehlers wieder mit heim um mir anderweitig Hilfe zu suchen

  Nach dem ich dann Zuhause war habe ich noch mal and dem Stellrad für das Fahrwerk gedreht und siehe da nu steht er in Wage nur leider iso wie es aussieht im Extra level

  Kurz muss ich noch erwänen das Die freie Werkstadt mir die Druckhalteventile die ich im Wagen lliegen hatte ca vor 4-5W Wochen gewechselt hatte (auf Kulanz beim Reifenwechsel)

  Gibt es hier jemande aus der Gegen Braunschweig Wolfenbüttel der mir eventuell helfen kann

  Mit freundlichen Grüßen Klappi