VW Touareg V10 DPF oder Motorschaden?

Beitrag von „MYNEXTCAR“ vom 22. April 2023 um 03:28

Hallo,

Ich habe mir ein Touareg angeschafft mit knapp 400 PS und Gechippt , AGR soll Deaktiviert sein

Beim beschleunigen kommt eine Kleine Schwarze Wolke aber keine Starke wie man so kennt von gechippten diesel

Nur als Rand info

Motor lief ganz normal

Ich hab das Auto Tüv fertig bekommen und hab ihn knapp 2 Stunden Warm laufen lassen und er hat Funktioniert,

Ich mache mit jeden Auto was ich mir kaufe ein Belastungstest auf der Autobahn

Also nach 2h auf die Autobahn und hab ihn durch gedrückt ca. 25km 230km/h

Ich hatte Plötzlichen Leistungs Verlust und irgendwann fuhr er 70kmh , ich bin auf Seiten streifen und der Motor ging bei 30kmh aus, Glühlampe hat geleuchtet und eventuell stand sogar Partikelfilter voll Werkstatt aufsuchen

ging nicht mehr an und musste abgeschleppt werden

Die ersten male sprang er an mit Überbrückungshilfe an jedoch muss man mit Gas spielen oder das Gas Pedal nicht berühren und er lief ne zeit bis er ausgeht jedoch Rattert der Motor Stark beim Starten und Stottert und es kommt extreme rauch Bildung aus den Auspuff

Ich habe ihn auslesen lassen, folgende Meldungen kamen siehe Anhang

Ich hab versucht im stand DPF zur Regenerieren wo er erstmal weniger geraucht jedoch hat es nichts gebracht

beide Bänke waren bei erstmal bei Bank 1 9,0% Bank 2 19%

jetzt sind beide 19% , Anfangs hat er mehr aus den rechten Auspuff gequalmt vor der DPF Regeneration

Jetzt wollte ich gerne wissen bevor ich die Liste ab arbeite, kann es wirklich nur der DPF sein oder wird es mehr sein ?

Aufjedenfall ist er nicht fahrbereit

WhatsApp Image 2023-04-22 at 03.11.28.jpgWhatsApp Image 2023-04-22 at 03.11.27.jpeg

Vielen Dank

Beitrag von „Bergheimer“ vom 22. April 2023 um 09:33

Moin,

der Screenshot wird ja nicht alle Fehler zeigen, Glühkerze ist uninteressant....

VG

didi

Beitrag von „Ostseesalz“ vom 22. April 2023 um 20:29

2h warmlaufen lassen, im Stand?

Beitrag von „MYNEXTCAR“ vom 24. April 2023 um 10:52

> Zitat von Ostseesalz
>
> 2h warmlaufen lassen, im Stand?

Stand 30min + Warmfahren

Seit gestern rasselt was im Motorraum (mittig hinten) Metallisch Verdacht ist der Turbo

Bei Drehzahl rasselt es nicht mehr

Und immer noch extreme Rauch Wolke

Zwei schleuche die wahrscheinlich zum Turbo führen wurden abklemmt

Weiß einer wieso?

Ist es leicht beim V10 Turbo aus zutauschen ?

Oder muss der Motor komplett ab ?

Beitrag von „pe7e“ vom 24. April 2023 um 15:24

Hi,

Hauptsache der Ofen hat 400 PS... ganz ehrlich - die Oma 25 km mit 230 km/h auf der Bahn zu scheuchen - das ist Leichenschändung...

Zur Sache: das sind m.E. Unterdruckschläuche. Verrmutlich vom AGR System.

Zum Turbo Tausch sage ich nichts - rechts oben ist eine Lupe, dazu kann man das Forum bemühen.

Ergänzend: Ich hoffe das dein Geldbeutel prall gefüllt ist - zum Fahren des V10 gehört nämlich auch die Unterhaltung des V10s. Mittlerweile sind die ersten Ersatzteile nicht mehr zu bekommen oder unheimlich preisintensiv - mit den Werkstattstundensätzen will ich gar nicht erst anfangen...

Gruß Peter

Beitrag von „Ostseesalz“ vom 24. April 2023 um 20:54

Reinsetzen und moderat losfahren, ist nach wie vor die beste Art des Warmfahrens. Mein A3 1,9tdi 131 PS hat inzwischen 450.000km runter und ist auch och uneingeschränkt vollgasfest. Wenn der V10 das nicht war, hat es der Tuner vermurkst.

Beitrag von „TouaregDD“ vom 3. Mai 2023 um 22:40

> Zitat von pe7e
>
> Ergänzend: Ich hoffe das dein Geldbeutel prall gefüllt ist - zum Fahren des V10 gehört nämlich auch die Unterhaltung des V10s. Mittlerweile sind die ersten Ersatzteile nicht mehr zu bekommen oder unheimlich preisintensiv - mit den Werkstattstundensätzen will ich gar nicht erst anfangen...

Mittlerweile hat glaube ich jeder hier im Forum mitbekommen das du ein absoluter "V10 Hasser" bist Dort wo nur V10 erwähnt wird reagierst du mit Verspottung warum auch immer.....

Möchte dennoch folgendes berichtigen, da wir hier im Umkreis 9 Touareg V10 Freunde sind und ich die technische Pflege und Ersatzteilbeschaffung der Fahrzeuge zugewiesen bekommen habe

Es sind bisher mir keine bekannten V10 spezifischen Motorersatzteile bei VW entfallen.

Bisher bekommen wir alles beim VW Autohaus was beim V10 TDI zur Reparatur und erhalt des Motors benötigt wird. Wasserpumpen, Thermostate, alle Dichtungen am Motor , Kraftstoffrohre Lichtmaschinen, LimaRegler Simmerringe, Turbolader, Kühler usw.

Es ist bisher kein relevantes Ersatzteil entfallen. Kann vielleicht sein das man den Motor als Komplettmotor nicht mehr bestellen kann was auch verständlich wäre , da kaum jemand einen so horrenden Preis bezahlen würde. Weder für V10 noch für einen V6 TDI....

Es sind alle Motorersatzteile für den V10 TDI welche gebraucht werden lieferbar bei VW!

Man kann vielleicht kein neuen Ledersitzbezug mehr bestellen, aber das ist kein V10 Problem, sondern diesen kann man auch nicht für den V6, V8 W12 oder R5 bestellen.

Im übrigen sind Werkstattstundensätze Hubraum unabhängig.

Ob ich mit einem VW Up oder mit einem VW Passat oder mit einem Touareg V10 komme die Werkstätten haben immer den selben Stundenverrechnungssatz

Vier von uns haben bereits die 300.000km Grenze mit dem V10 seid langer Zeit geknackt, so Kostenintensiv war das die letzten Jahre gar nicht, sonst hätten wir die Touareg´s ja schon lange weggegeben.

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Mai 2023 um 06:10

Hi TouaregDD,

schade das du mich als "V10"Hasser" siehst. Das bin ich m.E. nicht. Ich möchte nur über das Aggregat aufklären und Nutzer, die sich soetwas kaufen oder gekauft haben vor größeren finanziellen Problemen schützen.

Folgendes sind m.E. Fakten (gern widerlegen wenn anderes bekannt ist):

Wartung und Service kosten deutlich mehr als bei einem V6 oder R5: Grund es gibt viele Teile doppelt (LuFi, Batterie, Glühkerzen, Motorsteuergerät, Turbo, DPF,...) Hinzu kommt, dass man aufgrund der Platzverhältnisse deutlich mehr Zeit benötigt um an die Teile ran zu kommen.

Gleiches gilt für Steuer und Versicherung.

Die ersten Teile die mir sofort einfallen sind die Wasserleitungen der Standheizung, Krümmer, Dichtungen des AGR Systems (ich schaue nicht regelmäßig in die Verfügbarkeit rein - vlt. hat sich das mittlerweile gebessert).

Die Werstattsundensätze sind gleich (hoch), das stimmt, nur der Zeitaufwand für die Arbeiten ist deutlich höher (bspl: lass mal die Glühkerzen beim V10 wechseln und vergleich das mit den Kerzenwechsel vom R5 oder V6...)

Hinzu kommt noch der höhere Verbrauch (mit viel Mühe bekomme ich den R5 auf 12,5 Liter - da muss ich aber immer den Backstein auf dem Gaspedal haben - bei 12,5 fängts beim V10 gerade mal an - Überlandfahrten im einstelligen Bereich sind nicht drin...).

Es ist schön, dass ihr mehr als 300 tkm mit dem V10 zurück gelegt habt ohne Probleme zu haben - hoffentlich werden es nochmal 300 tkm - im Problemfall sind dann m.E.n. nämlich deutlich höhere Kosten zu Erwarten ggü. einem R5 oder V6.

Mit Verspottung ragiere ich gern - das weckt den Geist des Empfängers. Leider stoßen viele Käufer unmittelbar nach dem Kauf auf die ersten Probleme - vorhat habe sie nur V10, 5 Liter, 3XX (400) PS gesehen. Nun kommt dazu XXXX€ für das, Motor raus für jenes, falsches Öl, DPF, Tandempumpe, Öl im V, usw.

Folglich bitte ich zu Überdenken, dass "V10 Hasser" durch den "V10 Skeptiker" zu ersetzen.

Gruß an den V10Gutreder

Peter

BTW: baller mal mit deinem V10 20 Minuten Vollgas auf der AB - bitter Fehlerprotokoll hinterher hier posten - soweit es noch auslesbar ist

---

Beitrag von „Bergheimer“ vom 4. Mai 2023 um 09:57

> Zitat von TouaregDD
>
> Möchte dennoch folgendes berichtigen, da wir hier im Umkreis 9 Touareg V10 Freunde sind und ich die technische Pflege und Ersatzteilbeschaffung der Fahrzeuge zugewiesen bekommen habe 🙂

Moin,

dann gehörst Du zu dem kleinen Kreis der noch eine Wertschätzung für

so ein Aggregat übrig hat, mit allen seinen Vor und Nachteilen.

Und natürlich auch das Wissen und Können und Wollen für die Erhaltung.

Peter spricht eher die auch mir bekannte Klientel an... mal nen richtigen

Bums erleben (im Auto) und dann dieses Fahrzeug wieder am Gebraucht-

markt durchreichen zu lassen.

Ich kennen die Leute aus meinem Audi A8 Forum, die mal einen W12

besitzen wollten.

Schon damit überfordert, die richtige Menge Öl nachzufüllen (Trockensumpfschmierung), der nächste große Schreck dann

ein Zündkerzenwechsel.

Der Markt beim W12 ist tot, nur noch was für den Schlachter.

Da lob ich mir meinen V8 4.2L, ein Brot und Butter Aggregat.

VG

didi

Beitrag von „TouaregDD“ vom 4. Mai 2023 um 12:18

> Zitat von MYNEXTCAR

> Hallo,
>
> Ich habe mir ein Touareg angeschafft mit knapp 400 PS und Gechippt , AGR soll Deaktiviert sein
>
> Beim beschleunigen kommt eine Kleine Schwarze Wolke aber keine Starke wie man so kennt von gechippten diesel
>
> Nur als Rand info
>
> Motor lief ganz normal
>
> Ich hab das Auto Tüv fertig bekommen und hab ihn knapp 2 Stunden Warm laufen lassen und er hat Funktioniert,
>
> Ich mache mit jeden Auto was ich mir kaufe ein Belastungstest auf der Autobahn
>
> Also nach 2h auf die Autobahn und hab ihn durch gedrückt ca. 25km 230km/h
>
> Alles anzeigen

Bevor du einen sogenannten eigen ernannten "Belastungstest" machst hättest du lieber erst mal 120€ für 11,5L frisches Castrol 5W30LL investieren sollen.

Mittlerweile sind die Fahrzeuge von den Vorbesitzern sehr stark vernachlässigt worden.

Kaum jemand wechselt die sogenannte Tandempumpe welche mittlerweile erfahrungsgemäß max. 150Tkm hält. Meistens ist es so das die Tandempumpe wenn diese undicht wird Diesel ins Motorenöl fließen lässt. Somit kommt es zu einer Ölverdünnung kommen. Was dieses für den Motor bedeutet brauche ich denke ich nicht erklären.

Kaum jemand lässt beim V0 die Wasserpumpe tauschen.

Die Wasserpumpen sind beim V10 ebenfalls sehr oft daran schuld dass Kühlwasser ins Motoröl gelangt.

Habe schon mehrmals Mitbekommen das anstatt 11,5L Motoröl mit 13-14L Motoröl gefahren worden ist. (11,5L Öl + 3LKühlwasser)

Was dieses ebenfalls bedeutet brauche ich hier nicht zu erwähnen.

Vor deinem "Belastungstest" hättest du das Motoröl kontrollieren sollen ob es Diesel und/oder Kühlwasser enthält.

Sowas ist wirklich grob fahrlässig und überlebt einfach kein Motor.

Ich wechsle mein Öl alle 10-15.000Km andere Fahren 30.000Km und behaupten deren V10 verbraucht kein Tropfen Öl. Wenn 1L Öl verbrannt wird und dafür 1L Diesel oder Kühlwasser nachfließt stimmt der Ölstand laut Öl Messstab immer nur ist es eben nicht "Reines" Motoröl.

Ich möchte dir hier nichts unterstellen aber ich bin der Meinung das du nicht ganz ehrlich zu uns bist.

Deiner Beschreibung nach "ich habe den Motor 2h Warmlaufen lassen und bin dan 25Km auf der Autobahne 230Km/h gefahren".

Diese Aussage lässt mich stark vermuten das bereits die DPF Fehlermeldung schon da war und du vermeintlich gedacht hast wenn ich den 2h Warm laufen lasse und dann 25Km Vollgas fahre wird es die Dieselpartikelfilter schon "freibrennen".

Sorry aber mit verstopften DPF auf der Autobahn Kilometerlang Vollgas fahren ist der Turboladerschaden vorprogrammiert. Deine Abgastemperatur wird dermaßen in die höhe gestiegen sein das beide Turbolader nun defekt sind. Wer weis was noch in Mitleidenschaft am Motor gezogen worden ist.

Beitrag von „TouaregDD“ vom 4. Mai 2023 um 12:41

> Zitat von pe7e
>
> Mit Verspottung ragiere ich gern - das weckt den Geist des Empfängers. Leider stoßen viele Käufer unmittelbar nach dem Kauf auf die ersten Probleme - vorhat habe sie nur V10, 5 Liter, 3XX (400) PS gesehen. Nun kommt dazu XXXX€ für das, Motor raus für jenes, falsches Öl, DPF, Tandempumpe, Öl im V, usw.
>
> Folglich bitte ich zu Überdenken, dass "V10 Hasser" durch den "V10 Skeptiker" zu ersetzen.
>
> Gruß an den V10Gutreder 😉
>
> Peter
>
> BTW: baller mal mit deinem V10 20 Minuten Vollgas auf der AB - bitter Fehlerprotokoll hinterher hier posten - soweit es noch auslesbar ist 😉

Hallo Peter 🙂

genau das habe ich bei dir bemerkt du erwähnst beim V10 immer mögliche Mängel. Genau diese Mängel gibt es beim 2.5Tdi auch.

Tandempumpe 2.5TDI , PDE Nockenwelle Zylinderlauf bahnen usw. Die PDE arbeiten sich beim 2.5TDI eher in den Zylinderkopf durch die ständig höheren Drehzahlen.

Ich kenne kaum noch jemanden der beim 2.5TDI im Touareg und im VW T5 die 200.000Km Grenze geknackt hat ohne einmal entweder den Kompletten Block oder den Zylinderkopf überarbeiten zu haben.

Ich würde schon fas behaupten das man eher 2x vom Blitz getroffen wird, als dass man einen 2.5TDi (174PS) im T5 und Touareg ohne Motorprobleme über 200.000Km bekommt. Auch hier gibt es Ausnahmen.

Bei kaum einem T5 und Touareg 2.5 TDI wurden nicht schon vor Jahren als die Fahrzeuge deutlich jünger waren bis zu 10.000€ für Motorausbau Block überholen neu Kolben etc. Kopfbearbeiten neue Nockenwelle etc. ausgegeben.

Ich werde dir auch gerne mal bei Gelegenheit die Daten loggen bei meiner nächsten Autobahnfahrt mit meinem 328.000Km Touareg V10 TDI welche Messwerte möchtest du haben! 🙂

Die Verbrauchswerte kann ich aus 15 Jahre Erfahrung nicht mit dir Teilen,

außerdem habe ich mir keinen V10 zugelegt um den selben Verbrauch wie ein 1,2L Polo zu haben. Das ist doch kein Argument.

Dichtungen des AGR Systems habe ich erst neulich bei VW bestellt und eingebaut. Kann dir gerne die Originalrechnung mit den Teilenummern zukommen lassen. Habe den Lichtmaschinenregeler und den LiMA Freilauf mit Muffe beim bekannten getauscht dazu muss der AGR Kühler mit AGR-Ventilen und Saugrohrklappen raus

Die Kühlwasserrohre an der Standheizung sind z.T baugleich wie beim V6 es gibt hier unterschiede 4-Zonen Klimaautomatik und 2-Zonen Klimaautomatik und die wo vom V10 und V6 Unterschiedlich sind sind immer noch Lieferbar.

P.S Brauche demnächst Hilfe bei einem BPE 😆

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Mai 2023 um 13:08

Hi,

dann ist doch alles gut. 😉

Der R5 hat ebenfalls seine Probleme - das will ich gar nicht gut reden. Habe selber vorsorglich eine PDE Brücke nachgerüstet. Die Kosten für die Behebung der Probleme liegen meist bei der Hälfte oder weniger - bspl. PDE Brücke beim R5 - doppelte Materialkosten + mindestens doppelte (eher 3x oder 4x) Arbeitskosten.

Über den R5 kommen hier relativ wenig Fragen bzw. Probleme - gern werde ich aber auch darauf eingehen und meine Bedenken äußern...

Gruß Peter

Beitrag von „TouaregDD“ vom 4. Mai 2023 um 13:49

Liegt auch daran das die Werkstätten mit dem 2.5TDi durch den T5 Multivan Caravelle California sehr viel Erfahrungen haben und die Diagnose meist relativ einfach ist. Motorblock Zylinder eingelaufen oder Zylinderkopf beschädigt durch Eingearbeitete PDE in den Sitzen. Hervorgerufen durch eben hohe Drehzahlen im normalen Fahrbetrieb beim 2.5TDI wenden sich die Leute eher direkt an die Werkstat als in ein Forum.

PDE Brücken braucht man in der Regel beim V10 nicht eben durch die niedrigen Drehzahlen im normalen Fahrbetrieb. Mir persönlich ist keiner bekannt der PDE Brücken am V10 verbaut hat.

Kein Auto ist eben für die Ewigkeit gebaut 🙂

Werde ein neuen Thema bezügl. R5 starten hoffe auf deine Fachkentnisse bin absolute Jungfrau bzgl. richtigem Arbeiten am BPE und Diagnose.

Beitrag von „Diesel-Fahrer“ vom 4. Mai 2023 um 15:34

> Zitat von TouaregDD
>
> ... Ich kenne kaum noch jemanden der beim 2.5TDI im Touareg und im VW T5 die 200.000Km Grenze geknackt hat ohne einmal entweder den Kompletten Block oder den Zylinderkopf überarbeiten zu haben....

IMG-20210805-WA0011.jpg

Soviel zum Thema Laufleistung R5 TDI. Mit knapp 200.000 km gekauft, weil ich einen 5 Zylinder wollte. Pumpe Düse, einfach genial. Vorher bei VW in die Wartungshistorie geschaut. Absolut unauffälliges Auto. So auch die Aussage von meinen Verkäufer. Bei knapp 400.000 km (7 Jahre bei mir) dann einen Kolbenriss. Bis dahin noch fast alles original an dem Fahrzeug. (1x Krümmer, 1x Tandempumpe, 1x LMM, 1x Lima-Regler, 1x Wasserpumpe, Stabilager und Koppelstangen vorne, 3 Piepsensoren und einen Kessygriff. Das wichtigste, der Motor war staubtrocken!!! Hätte auch gerne einen V10 TDI, aber die Ausstattung hat nicht gepasst. Jetzt habe ich nach langem Hin und Her so einen komischen V6 TDI mit dem ich irgendwie nicht warm werde. Und der ölt bei nicht mal 200.000 km.

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Mai 2023 um 17:03

Hi,

das Einarbeiten liegt an der einseitigen Abstützung der PDEs im Kopf. Beim R5 tritt das meist etwas früher auf als beim V10. Wenn der V10 häufiger gefordert wird (Anhängerbetrieb oder Schnellfahrer, dann ist arbeiten sich die PDEs ebefalls zügig ein). Ich kenne auch nur 9 V10 Fahrer mit PDE Brücken bzw Abstützungen. Die anderen haben die Öfen lieber verkauft oder neue Köpfe bzw. gebuchste Führungen verbaut. Letztlich sind die Motoren stark miteinader verwandt und haben daher auch die gleichen Probleme.

Gruß Peter