

Diesel im Motoröl R5 TDI DPF

Beitrag von „centman04“ vom 19. Februar 2008 um 21:31

Guten Abend,

ich habe mich hier angemeldet, weil im T5-Board sehr viele T5-Nutzer von einem Problem bezüglich der R5 TDI DPF Motoren berichten. Touaregbesitzer mit dem gleichen Motor könnten zur Lösung, bzw. Aufklärung beitragen.

Nachdem beim 2,5 TDI 128 KW DPF seit 2006 eine gewisse "Ölvermehrung" und eine frühzeitige Servicemeldung (Ölwechsel) aufgrund mangelhafter Ölqualität bei 15.000 Km erfolgte, wurde gemeinschaftlich nach Lösungsversuchen geforscht.

Durch Ölanalysen konnte nachgewiesen werden, dass sich der Dieselanteil im Motoröl mit steigender Kilometerzahl und je nach Nutzungsart stark vergrößert (1-21%). Die Firma Wearcheck (renomiertester Öltester) spricht von einem stark erhöhtem Motorenverschleiß und rät bei 7 % (früher bei 3%) Kraftstoffanteil im Motoröl zum sofortigen Ölaustausch. Trotz des Motorölwechsel leidet natürlich die Lebensdauer des Motors erheblich.

Daher meine Frage & Bitte:

Ist beim Touareg 2,5 TDI 128 KW DPF eine "Ölvermehrung" feststellbar?

Ist beim Touareg ein Longlifeservice-Intervall um 15.000 im Durchschnitt feststellbar? (spricht nicht für flexiblen, sondern für feste Intervalleisntellung. sprich: Rückruf nicht von 12.000)

Hat jemand durch eine Ölanalyse einen erhöhten Dieselanteil im Motoröl festgestellt?

Danke für die Infos! 🙏

Wenn es genauer interessiert - siehe T5-Board - die Suchfunktion bezüglich "Longlife - Longlifmärchen - DPF - Longlifegeschädigte - Wearcheck etc. " bemühen 🙏🙏

Danke an alle VW - Schwestern und Brüder 😊

Beitrag von „juma“ vom 19. Februar 2008 um 21:40

Servus,

Zitat von centman04

[...]beim 2,5 TDI 128 KW DPF [...]Ist beim Touareg 2,5 TDI 128 KW DPF eine "Ölvermehrung" feststellbar?

Ist beim Touareg ein Longlifeservice-Intervall um 15.000 im Durchschnitt feststellbar? (spricht nicht für flexiblen, sondern für feste Intervalleinstellung. sprich: Rückruf nicht von 12.000)

Hat jemand durch eine Ölanalyse einen erhöhten Dieselanteil im Motoröl festgestellt?

zuerst mal willkommen bei uns im Forum! 

Ich hoffe, wir lesen noch viel von Dir, auch wenn Dich mehr der Motor als die Karosserieform mit uns verbindet 

Die von Dir angesprochene Problematik ist bei uns ebenfalls bekannt, allerdings lediglich auf die Weise, dass sich einige (zurecht) darüber aufgeregt haben, dass die Service-Aufforderung schon bei 15.000km gekräft hat.

Es gibt hierzu auch einige Beiträge, aber die betreffenden werden mit Sicherheit hier kurz ihre "Erfahrungen" und Erkenntnisse schildern.

Grüße in die Großraum-Welt! 

Beitrag von „dlu“ vom 19. Februar 2008 um 22:43

Mein Mann hatte diese wundersame Ölvermehrung bei seinem VW Golf R32!

OT: MEIN MANN und ICH wissen, dass es sich beim R32 nicht um einen Diesel, sondern um einen Benziner handelt. Der freundliche  hat uns unterstellt, dass wir anstatt Super Diesel

getankt haben, der getankte Kraftstoff schlechter Qualität war, wir das Auto verliehen haben und der Leihher das Auto falsch betankt hat ... War schon eine nette Geschichte, welche beim Händler, Aral, Veba etc. enormen Wirbel ausgelöst hat.

Wenn du mehr wissen möchtest, können wir gerne die Öl-Analysen von Wearcheck zur Verfügung stellen.

Beitrag von „FrankS“ vom 19. Februar 2008 um 23:46

[Zitat von centman04](#)

...je nach Nutzungsart...

Das scheint mir der springende Punkt zu sein. Bei viel Kurzstreckenverkehr ist eine Ölvermehrung nichts ungewöhnliches, um wirklich beurteilen zu können, ob ein Problem vorliegt oder es nur an der nicht artgerechten Haltung liegt 🤔 , sollten wir noch ein paar Hintergrund- Infos bekommen.

Gruß,

Frank

Beitrag von „DerUnser“ vom 20. Februar 2008 um 10:59

[Zitat von FrankS](#)

Das scheint mir der springende Punkt zu sein. Bei viel Kurzstreckenverkehr ist eine Ölvermehrung nichts ungewöhnliches, .

Gruß,

Frank

nein dem kann nich nicht zustimmen..ich fahre keine Kutzstrecken..und fast nur (also 90%) BAB

bei mir das selbe...es konnte auch das Update von VW nicht helfen

ist übrgens ein Mangelpunkt meiner Wandlung

mfg

Beitrag von „MKZ“ vom 20. Februar 2008 um 17:16

Hallo T5-Freunde,

ich hatte auch Probleme bei meinem R 5 mit dem DPF. Nach einem Update der Motorsteuerung ist jedoch nunmehr Ruhe. Mal schauen, ob der nächste Ölwechsel sich bereits wieder ab 13.000 km ankündigt, oder ob nunmehr ggf. eine Fahrstrecke von 30.000 km (Wunschdenken) möglich ist. Bereits bei der Auslieferung meines Dicken in WOB im Sept. 06 wurde auf die DPF-Anzeige gesondert hingewiesen. Das Problem mit dem DPF war grundsätzlich bereits zu diesem Zeitpunkt bekannt. Das Wort "Longlife service-Intervall" dürfte bei dem 2,5 Dieselmotor nur in der Theorie Bedeutung haben.

Sobald Du von der Fa. Warcheck - die Fa. ist mir leider bisher nicht bekannt - entsprechende Auswertungprotokolle zu durchgeführten Ölanalysen haben solltest, wäre es nett, wenn Du diese hier einstellen könntest.

Viele Grüße 😊

Marco

Beitrag von „DerUnser“ vom 20. Februar 2008 um 19:07

[Zitat von MKZ](#)

Hallo T5-Freunde,

ich hatte auch Probleme bei meinem R 5 mit dem DPF. Nach einem Update der Motorsteuerung ist jedoch nunmehr Ruhe.

Marco

was heißt den Ruhe bei dir ???

meiner rußt immenoch wie Sau...

aber mir ist das ja jetzt egal..

bekomme ja im April meinen Neuen und habe bewußt keinen R5 mehr genommen..

den hinter Vorgehaltener Hand hörts Du das VW zugibt das Problem beim R5 (T5) mit DPF definitiv nicht in den Griff bekommen wird

leider....



Beitrag von „MKZ“ vom 20. Februar 2008 um 19:43

Hallo,

Ruhe heißt bei mir, dass die Anzeige der Motorsteuerung für den DPF sich bis auf eine Ausnahme nicht mehr gemeldet hat. Immerhin bin ich schon ca. 5.000 km seit dem Update gefahren. Sobald meine Frau fährt und ich es beobachten kann, ist starker Ruß derzeit nicht festzustellen.

Vielleicht sehen wir uns ja beim mitteldeutschen Treffen zu einer weiteren Begutachtung am 19. oder 20.04.2008.

Viele Grüße 

Marco

Beitrag von „centman04“ vom 20. Februar 2008 um 20:30

Zitat von FrankS

Das scheint mir der springende Punkt zu sein. Bei viel Kurzstreckenverkehr ist eine Ölvermehrung nichts ungewöhnliches, um wirklich beurteilen zu können, ob ein Problem vorliegt oder es nur an der nicht artgerechten Haltung liegt 😊 , sollten wir noch ein paar Hintergrund- Infos bekommen.

Gruß,

Frank

Im T5 Board sind dazu eine Reihe von Analysen veröffentlicht, bzw. der derzeitige Datenbestand. Ich weiß nicht, ob ich die Berechtigung habe sie hierher zu kopieren und hier einzusetzen. Wen es interessiert: Einfach mal reinklicken <http://www.t5-board.de> (Longlifemärchen oder Reaktion auf DPF-Wearcheck Ergebnisse ...). Dort wird auch deutlich...

- dass selbst Langstreckenfahrer einen überhöhten Dieselanteil (bis zu 21 %) im Motoröl nachweisen konnten,
- selbst bei neuesten Motoren mit wenig Kilometer (2000-8000) ein grenzwertiger oder zu hoher (Empfehlung von Wearcheck auf sofortigen Ölaustausch) Dieselanteil festgestellt wurde
- dass gezielte Nachfragen bezüglich Motorhaltbarkeit, nach den Ursachen für die nachweislichen Dieseleinbringungen **nicht** beantwortet werden.
- die Händler als einzige Begründung auf eine unsachgemäße Fahrweise verweisen (Kurzstrecke)
- "verfrühtes" Anzeigen des Serviceintervalls, unabhängig von Fahrweise und Motorart, einfach gelöscht wurden und mittels MSG-Update "künstlich" - zu Lasten des Motors verlängert wurden, werden
- es keine Lösung für diese "Mängel" gibt, da an der nächsten Motorgeneration (Commenrail) mit Hochtouren gearbeitet wird und man das Problem R5 TDI DPF "aussitzen" möchte - nach dem Motte: Irgendwann ist die Garantie rum

Deshalb gibt es im T5 Board zunehmend "Freiwillige" die Daten sammeln, Ölanalysen machen

lassen (auch Rechtsanwälte), um verlässliche, rechtskräftige Aussagen zu erhalten.

Wer dabei helfen kann, will, darf, muss ... PN an mich (zwecks E-Mail Adresse) oder veröffentlich selbst im T5-Board Beiträge.

Vielen Dank 🙏

Beitrag von „DerUnser“ vom 20. Februar 2008 um 20:37

[Zitat von centman04](#)

Im T5 Board sind dazu eine Reihe von Analysen veröffentlicht, bzw. der derzeitige Datenbestand. Ich weiß nicht, ob ich die Berechtigung habe sie hierher zu kopieren und hier einzusetzen. Wen es interessiert: Einfach mal reinklicken <http://www.t5-board.de> (Longlifemärchen oder Reaktion auf DPF-Wearcheck Ergebnisse ...). Dort wird auch deutlich...

- dass selbst Langstreckenfahrer einen überhöhten Dieselanteil (bis zu 21 %) im Motoröl nachweisen konnten,
- selbst bei neuesten Motoren mit wenig Kilometer (2000-8000) ein grenzwertiger oder zu hoher (Empfehlung von Wearcheck auf sofortigen Ölaustausch) Dieselanteil festgestellt wurde
- dass gezielte Nachfragen bezüglich Motorhaltbarkeit, nach den Ursachen für die nachweislichen Dieseleinbringungen **nicht** beantwortet werden.
- die Händler als einzige Begründung auf eine unsachgemäße Fahrweise verweisen (Kurzstrecke)
- "verfrühtes" Anzeigen des Serviceintervalls, unabhängig von Fahrweise und Motorart, einfach gelöscht wurden und mittels MSG-Update "künstlich" - zu Lasten des Motors verlängert wurden, werden
- es keine Lösung für diese "Mängel" gibt, da an der nächsten Motorgeneration (Commenrail) mit Hochtouren gearbeitet wird und man das Problem R5 TDI DPF "aussitzen" möchte - nach dem Motte: Irgendwann ist die Garantie rum

Deshalb gibt es im T5 Board zunehmend "Freiwillige" die Daten sammeln, Ölanalysen machen lassen (auch Rechtsanwälte), um verlässliche, rechtskräftige Aussagen zu erhalten.

Wer dabei helfen kann, will, darf, muss ... PN an mich (zwecks E-Mail Adresse) oder veröffentliche selbst im T5-Board Beiträge.

Vielen Dank 🙏

Alles anzeigen

und bei den Infos...

welche ich im Übrigen schon von (wie gesagt hinter vorgehaltener Hand) VW Leuten gehört habe

bin ich so froh bald einen V6 TDI zu bekommen

denn eine realistische Motorleistung von 150Tkm sind reine Utopie
beim 2,5 TDI mit DPF egal ob im R5 oder T5

und VW sitzt das echt aus

Beitrag von „Snowman24“ vom 20. Februar 2008 um 21:47

Hallo zusammen,

gut okay, ich habe zwar keinen DPF an meinem R5, dennoch kommt aber die Ölwechselfmeldung erst nach 30000km, obwohl er schon 126000km drauf hat und seit ca. 20000km auf 204PS gechippt ist.

Das einzige, er braucht auf 10000km ca. einen liter Öl.

Ich denke, das ist alles in einem normalen Rahmen.

Viele Grüße

Marcus

Beitrag von „GGue1313“ vom 21. Februar 2008 um 07:41

Ist dieses Problem nur auf den R5 TDI bezogen?
(egal ob jetzt mit oder ohne DPF)

Oder sind auch andere "Diesel" betroffen?
z.B. V6 TDI, V10 TDI,

Eigentlich hätte ich gedacht es ist nur ein Problem bei Bezinmotoren!

Wer den Artikel zum Lesen haben möchte, bitte Mailadresse über PN!

Beitrag von „DerMeerdorfer“ vom 21. Februar 2008 um 10:31

Hallo,

ich versuche gerade zu verstehen, was der Diesel im Öl mit dem DPF zu tun haben soll.
Kann mir das bitte jemand erklären? Ich könnte verstehen, daß es alle 2,5er betrifft.
Bei meinem kam die Wechselwarnung etwa bei 27.000, obwohl auch viel Kurzstrecken gefahren werden.

Viele Grüße

Stefan (R5TDI ohne Filtergesumsel)

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Februar 2008 um 11:31

[Zitat von Snowman24](#)

Hallo zusammen,

gut okay, ich habe zwar keinen DPF an meinem R5,
Viele Grüße
Marcus

es betrifft nur den R5 mit DPF !!!!!

den der DPF ist doch der Störenfried !!!

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Februar 2008 um 11:33

[Zitat von DerMeerdorfer](#)

Hallo,

ich versuche gerade zu verstehen, was der Diesel im Öl mit dem DPF zu tun haben soll.
Kann mir das bitte jemand erklären? Ich könnte verstehen, daß es alle 2,5er betrifft.
Bei meinem kam die Wechselwarnung etwa bei 27.000, obwohl auch viel Kurzstrecken
gefahren werden.

Viele Grüße

Stefan (R5TDI ohne Filtergesumsel)

Alles anzeigen

HALLO Ihr müßt auch mal lesen

es Betrifft doch nur den R5 mit DPF !!!!

also alle R5 ab BJ 7/2006

Beitrag von „DerMeerdorfer“ vom 21. Februar 2008 um 11:42

Hallo,

verstehe Deine Antwort nicht. Dürfen das nur die wissen, die auch einen DPF haben?
Dann entschuldige ich mich für meine Frage und leg mich wieder hin. Wollte es nur verstehen.

Verständnislos für die Fettschrift in rot

Stefan

Beitrag von „DerUnser“ vom 21. Februar 2008 um 12:22

[Zitat von DerMeerdorfer](#)

Hallo,

verstehe Deine Antwort nicht. Dürfen das nur die wissen, die auch einen DPF haben?
Dann entschuldige ich mich für meine Frage und leg mich wieder hin. Wollte es nur verstehen.

Verständnislos für die Fettschrift in rot

Stefan

Alles anzeigen

die Jungs haben echt Probleme
die VW einfach aussitzt und suchen hilfe
das kann bis zu Motorschäden führen

und in den Anworten wie bei dir und bei dem davor steht
halt als Antwort

"also meiner ist erst bei 30Tkm dran gewesen mit dem Service"

na klar ...ihr hapt ja kein DPF
den der Ist der Störfaktor

und warum das so ist wollen sie ja ergründen...und aussagen sammeln...betroffene finden und evt so geballt VW auf die Finger Klopfen....

und nützen solch aussagen von T. Besitzern mit R5 ohne DPF
das es bei Ihnen nicht so ist nix

okay

sollte nicht böse klingen oder so.....

mfg

Beitrag von „DerMeerdorfer“ vom 21. Februar 2008 um 12:37

Hi, ist o.k.

ich habe schon verstanden, daß es für die DPF-Besitzer ein riesiges Problem ist. Meine Frage zielte auch darauf ab, warum es nur bei Fahrzeugen mit Filter auftritt. Diesel im Öl hat man ja eigentlich, wenn die Kolbenringe nicht richtig abdichten oder bei extrem vielen Kilometern mit kaltem Motor. Das hat beides primär nichts mit dem Filter zu tun.

Ich dachte, es gibt schon eine schlüssige Erklärung (z.B. Freibrennen des Filters oder so was) und man versucht jetzt VW dazu zu kriegen, das Problem zu lösen.

Viele Grüße

Stefan

Beitrag von „centman04“ vom 21. Februar 2008 um 13:42

Auszug aus dem T5-Board:

Guten Tag!

Im Grundsatz haben Sie mit dem T5 (Touareg) ein einzigartiges Produkt auf die Beine gestellt:

- Einzigartiges variables Konzept
- Einzigartig, wenn's um seine Stellung im Markt geht
- aber auch einzigartig in seiner Vielfalt an Dingen, die nachdenklich machen & den Nutzer unnötig bares Geld kosten:

Ein unnötiger Kostenfaktor sind verkürzte Serviceintervalle mit dem dazugehörigen Ölwechsel. Daß sich diese mit Einführung des [DPF](#) ab Werk drastisch (kaum mehr als 15.000km möglich) verkürzten, wurde hier **BEOBACHTET** und von einer zunehmenden Zahl von Mitgliedern des T5-Boardes auch in einer boardeigenen Umfrage so bestätigt.

Da der T5 (sowie auch der Touareg) ein hochwertiges Auto ist und kein Nutzer gerne Risiken eingeht, wird bei jedem

Auto regelmäßig zwischen den Serviceterminen der Öl-Stand gemessen.

VW vertraut da ganz auf unsere guten Augen und überläßt vernünftigerweise diese Messung nicht einer störungsanfälligen Elektronik.

Nun, eine zunehmende Zahl von Mitgliedern in diesem Forum hat dabei **BEOBACHTET**, daß, entgegen üblicher Gewohnheit bei Dieselmotoren, der Ölstand nicht sinkt (& nachgefüllt werden muß) sondern steigt. Bei durchschnittlich 24EUR/Liter Öl eigentlich ein feiner Zug vom Auto, hier die "Goldtropfen" zu vermehren, anstatt sie zu verbrauchen. Aber gebrauchen kann man die "Extraktion" irgendwie auch nicht, zu seltsam mutet der Weg ihres Entstehens an.

Nun, **Panik**mache fand' trotz der seltsamen Herkunft zu keiner Zeit statt, lediglich ein lebhafter Austausch über mögliche Ursachen findet seitdem hier im Board statt.

Von Mitgliedern des Boards wurden zahlreiche Betriebe Ihrer Vertriebsorganisation um Erklärungen für diese Auffälligkeiten gebeten, die diese leider aufgrund eines offensichtlichen Informationsstaus zwischen dem Werk & den Betrieben, nicht befriedigend beantworten konnten.

Wirklich weiter kamen wir da also nicht, immerhin wurde von manchen Händlern bestätigt, daß sie auch von Fahrzeughaltern, die zwar das gleiche Auto fahren, hier aber nicht Mitglied sind, ebenfalls auf die o.a. Phänomene hingewiesen wurde.

Zwischenzeitlich ist, durch allerlei konstruktive Beiträge, viel an Kenntnis über den technischen Zusammenhag der Regeneration und der beobachteten Ölvermehrung ins Board gelangt.

So war es nur eine logische Konsequenz, den Zustand des vermehrten Öles auch in qualitativer Hinsicht zu beurteilen.

Mutige Mitglieder des Boardes haben sich getraut 100ml, des zum Wechsel anstehenden, 80°C heißen Öles zur Analyse abzuzweigen.

Die **BEOBACHTETEN** Ergebnisse dieser Analysen weisen allesamt bei den Fahrzeugen mit [DPF](#) ab Werk erhebliche bis massive Mengen nachgewiesenen Bio- & Dieselkraftstoffs im Motoröl

auf.

Vergleichsanalysen von intakten Motoren **ohne** Werks-DPF zeigen praktisch keinen Dieseleintrag ins Motoröl.

Bei den beschriebenen Fällen wurde jedesmal das Öl in seinen, für eine optimale Schmierung des Fahrzeuges notwendigen, Eigenschaften von dem Untersuchungslabor als unzureichend betrachtet & ein sofortiger Ölwechsel empfohlen.

Vor allem wurde aber beobachtet, daß die Qualität des Öles bereits vor & zum Wechseltermin laut Anzeige z.T. drastisch schlecht ist.

Und das, meine Damen & Herren, ist keine Panik, Polemik oder Verunglimpfung, sondern die konstruktive Aufarbeitung vorliegender **BEOBACHTUNGEN!** Sie sind herzlich eingeladen, sich ebenfalls konstruktiv, im Sinne einer Produktverbesserung, an dieser Diskussion zu beteiligen.

mit freundlichen Grüßen

Die Vermutungen für die technischen Begründungen, warum es gerade den R5 TDI mit DPF betrifft, folgen noch. 🤖

Beitrag von „owolter“ vom 21. Februar 2008 um 15:57

ich denke jeder hier weiß mittlerweile wie der dpf funktioniert.

er filtert die entstehenden rußpartikel. wenn das system feststellt das der dpf eine bestimmte beladung erreicht hat (z.b. über differenzdruckmessung), wird er freigebrannt.

dieses freibrennen erfolgt, wie sollte es anders sein, über eine temperaturerhöhung.

diese temperaturerhöhung erreicht man, indem man zusätzlichen kraftstoff in den brennraum einspritzt. da mehr kraftstoff im brennraum beim diesel im allgemeinen mehr leistung erzeugt, wird dieser kraftstoff jedoch so spät wie möglich eingespritzt. er nimmt also nicht mehr zu 100% an der verbrennung zur erzeugung der vortriebskraft des fahrzeuges teil, sondern ist nur noch für hohe abgastemperaturen vor dem dpf zuständig.

dieser sehr spät eingespritzte kraftstoff legt sich auch zu einem geringen anteil an die zylinderwandungen an. dieser geringe kraftstoffanteil kann dann über die kolbenringe in das öl gelangen. je häufiger regeneriert wird, desto mehr kraftstoff kann auch in das öl gelangen. da es per gesetz eine beimischung von bis zu 5% biodiesel gibt (und demnächst noch mehr), findet man auch biodiesel im öl.

der dieselanteil der in das öl gelangt wird teilweise durch verdampfung wieder ausgetragen. da biodiesel jedoch eine sehr schmalbandige siedetemperatur von 300°C hat, verbleibt dieser im

öl.

daraus schlußfolgere ich, daß alle motoren mit dpf mit großer wahrscheinlichkeit kraftstoff im öl haben. die menge ist sicher von motorkonzept zu motorkonzept unterschiedlich und scheint dem motor nicht zu schaden. (wenn man davon ausgeht, daß die hersteller dies im rahmen der serienentwicklung abprüfen).

Beitrag von „Franks“ vom 21. Februar 2008 um 17:06

danke owolter für diese ausführliche und einleuchtende Erklärung 🙌😊

Gruß,

Frank

Beitrag von „juma“ vom 21. Februar 2008 um 18:45

Servus,

[Zitat von owolter](#)

[Erklärung

Dank Dir für die gute Erklärung! Jetzt habe ich auch verstanden, um was es genau geht 🙌😊

Eine Bitte sei mir noch erlaubt: Darf ich Dir eine shift-Taste für die Großbuchstaben schenken?



Beitrag von „MKZ“ vom 21. Februar 2008 um 18:52

Hallo allen Betroffenen,

wie die zumeist rege und konstruktive Diskussion zeigt, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass VW möglicherweise Motorschäden billigend in Kauf nimmt  . Sobald hieraus zukünftig Schäden zum Nachteil der betreffenden Haltter (R 5 oder T 5) entstehen sollten, sind die gesammelten Daten der reine Goldstaub und könnten ggf. bei der Durchsetzung von Schadensersatzungsprüchen - Stichwort: Produkthaftungsgesetz - der entscheidene Punkt sein.

Mein  erklärte mir, dass der DPF als offenes System beim R 5 zu nah am Motor verbaut sei und sich somit Verbrennungsrückstände vermehrt im DPF festsetzen können. Die Konstruktion soll beim 6- und 10-Zylinder Diesel anders gelagert sein. Somit sind entsprechende Probleme dort nicht bekannt.

Viele Grüße

Marco

Beitrag von „owolter“ vom 22. Februar 2008 um 10:44

[Zitat von MKZ](#)

.....

Mein  erklärte mir, dass der DPF als offenes System beim R 5 zu nah am Motor verbaut sei und sich somit Verbrennungsrückstände vermehrt im DPF festsetzen können. Die Konstruktion soll beim 6- und 10-Zylinder Diesel anders gelagert sein. Somit sind entsprechende Probleme dort nicht bekannt.

Viele Grüße

Marco

[Alles anzeigen](#)

Da ist dein  ganz schlecht informiert.

Der R5 hat, wie alle anderen ab Werk verbauten Rußpartikelfilter bei VW (Ausnahme New Beetle) ein geschlossenes System.

Wenn der R5 ein offenes System hätte (Nachrüstsysteme sind immer offene Systeme), dann würde er auch keine Nacheinspritzung zum Freibrennen des Filters benötigen.

Offene Systeme filtern bis sie voll sind. Wenn sie voll sind, geht alles mehr oder weniger ungefiltert hinten wieder raus. Offene Systeme werden nicht über "künstlich" erhöhte Abgastemperaturen freigebrannt (Nacheinspritzung). Das Freibrennen erfolgt durch entsprechende Fahrweise (also zügiges Fahren z.B. Autobahn).

(einmal für Juma die Shift-Taste angebaut)

Beitrag von „juma“ vom 22. Februar 2008 um 17:31

Servus,

[Zitat von owolter](#)

[...](einmal für Juma die Shift-Taste angebaut)

 danke! 

Beitrag von „MKZ“ vom 22. Februar 2008 um 19:46

Hallo owolter,

man lernt nie aus  .

Viele Grüße

Marco

Beitrag von „DerUnser“ vom 23. Februar 2008 um 06:47

Zitat von MKZ

Mein  erklärte mir, dass der DPF als offenes System beim R 5 zu nah am Motor verbaut sei und sich somit Verbrennungsrückstände vermehrt im DPF festsetzen können. Die Konstruktion soll beim 6- und 10-Zylinder Diesel anders gelagert sein. Somit sind entsprechende Probleme dort nicht bekannt.

Viele Grüße

Marco

Genau diese Info habe ich damals auch bekommen...das ist das was die Mechaniker von VW aus den Kunden sagen sollen....

freut mich hier zu erfahren wie schön VW die Leute verarschen will... 

nur gut das ich bald meine V6 TDI bekomme

mfg

Beitrag von „DHMoorreye“ vom 24. Februar 2008 um 19:57

Hallo allerseits,

... nun mal Butter bei die Fische  !!!

Ist denn hier im Forum kein T GP R5 TDI, der schon mehr wie 15.000 km gelaufen hat.

... und wenn ja, wann ist denn der nächste Ölwechsel angezeigt ?

(Das kann man sich über das Servicemenu im Display im Armaturenbrett ansehen)

Wenn man den Ausführungen im T5-Forum (ich hab mich gestern 3 Stunden durch die entsprechenden Threads "gearbeitet") entnehmen kann, wird die "echte" Aufforderung zum

Service erst nach 15.000 km errechnet wird.

... und desweiteren: wie sieht es mit dem Ölverbrauch aus ? Hat jemand schon mal Öl nachgefüllt?

Ich finde es schön, wenn V6 TDi-Fahrer (gilt auch zukünftige 🤖) sich auf oder über ihren "Dicken" freuen (natürlich auch alle anderen 🤖), mir reicht ein R5 jedoch völlig aus und möchte die nächsten 90.000 km genauso problemlos genießen wie mit meinem ersten "Dicken".

Gruß
Dirk

Beitrag von „centman04“ vom 4. März 2008 um 21:47

[Zitat von DHMoorreye](#)

Hallo allerseits,

... nun mal Butter bei die Fische 🤖 !!!

Ist denn hier im Forum kein T GP R5 TDI ...

Wo seid Ihr alle? 🤖

Oder, was lernen wir daraus? 🤖

Schönen Abend.

Beitrag von „juma“ vom 4. März 2008 um 21:53

Servus,

[Zitat von centman04](#)

Wo seid Ihr alle?
Oder, was lernen wir daraus?
Schönen Abend.

tja...scheint schwierig zu sein, den Typ Fahrer ausfindig zu machen...:(

Beitrag von „owolter“ vom 6. März 2008 um 13:33

in der MTZ 2008, 03 wird auf das thema kraftstoffeintrag in das öl eingegangen.
dort wird nochmals erklärt, wie der kraftstoff in das öl kommt.
es wird auch beschrieben, dass biodieselanteile von bis zu 20% im öl keine seltenheit sind. im schnitt liegen sie bei bis zu 10%.
mit dem darauf abgestimmten öl (nach VW 507 00 für motoren mit rußpatikelfilter) ist die verdünnung also unproblematisch.

Beitrag von „DHMoorreye“ vom 6. März 2008 um 17:04

[Zitat von owolter](#)

in der MTZ 2008, 03 wird auf das thema kraftstoffeintrag in das öl eingegangen.

... 'tschuldigung ,

was heißt MTZ ? 

Gruß
Dirk

Beitrag von „EzioS“ vom 6. März 2008 um 17:22

[Zitat von DHMoorreye](#)

... was heißt MTZ...

MTZ - Motortechnische Zeitschrift

Guck mal [hier](#)



Beitrag von „DHMoorreye“ vom 7. März 2008 um 09:13

Vielen Dank 😊👍

Gruß
Dirk

Beitrag von „Dieter131“ vom 7. März 2008 um 13:04

[Zitat von EzioS](#)

MTZ - Motortechnische Zeitschrift

Guck mal [hier](#)

[ot]Und ich war mir so sicher, dass es das **Main-Taunus-Zentrum** ist.[/OT]



LG

Dieter

Beitrag von „Annakin“ vom 10. März 2008 um 14:25

Hallo,

hab auch was dazu zu sagen - zwar nicht über Diesel im Öl, aber bzgl. Serviceintervall und DPF: Ich einen R5 Tdi DPF (12/06) - also so ziemlich Ende erste Baureihe vor Facelift.

Habe bei dem Auto bei ca. km-Stand 5000 festgestellt, dass er ziemlich rußt. Zumindest mehr als mein vorheriger BMW X3. In der Werkstatt sagte man mir, das sein normal. Und weiße Tücher an den Auspuff halten wie in der Werbung wären Märchen. Ich habe aber nicht locker gelassen, und nachdem die Motorleuchte ein paar Mal aufleuchtete und das Auto ins Notprogramm fiel (nur noch Tempo 80 möglich), stellt man auf einmal fest, dass der DPF defekt war. So was aber auch...

Danach war kein Rußen mehr zu erkennen. Auch nach 600 km Autobahn konnte ich wirklich mit dem Finger in die Endrohre fahren, ohne dass diese schmutzig wurden. Kurz später ging die Motorleuchte wieder an. Da ich einen Servicetermin bei 17500 km hatte (eine Unverschämtheit), sagte man mir, dass ich so lange warten solle und man dann das Problem beheben will. Es stellte sich hierbei heraus, dass ein Temperatursensor in der Nähe des DPF defekt war. Wie sich später herausstellte, sollte dieser grundsätzlich immer mit dem DPF getauscht werden (war bei mir halt nicht der Fall). Ich habe mich zudem bei VW direkt darüber beschwert, dass man bei 17500 km einen Service durchführen muss, obwohl dieser erst bei 30000 km vorgesehen ist. Für mich war es klar, dass der kurze Intervall auf den defekten DPF zurückzuführen war. Und dann noch wegen einem defekten Auto draufzahlen zu müssen habe ich nicht eingesehen. Ich nannte dies Betrug am Kunden. Man versuchte zwar, sich damit rauszureden, dass es fahrabhängig sei (was ja auch zutrifft). Aber bei meinen 3 vorherigen BMW X-Modellen habe ich die Intervallvorgaben immer um 3-4000 km überschritten, und nicht 13000 km unterschritten. Und die gleiche Strecke fahre ich immer noch jeden Tag (50 km Landstraße ohne stop-and-go). Nach langen "Verhandlungen" hat mit VW dann die Kosten für das Öl erstattet.

Nun geht es aber weiter:

3 Monate später konnte ich wieder eine leichte Rußentwicklung feststellen. In der Werkstatt wurde festgestellt, dass der DPF wieder defekt war. Also wieder ausgetauscht. Für mich natürlich kostenlos, da ja noch innerhalb der Garantie. Meine Werkstatt wurde aber eiskalt von VW abgewimmelt, da sie mich zu lange mit dem damals defekten Temperatursensor haben

fahren lassen. Denn: defekter Sensor zerstört DPF; und defekter DPF zerstört Sensor. Werkstatt hat jetzt alles getauscht, blieb aber auf den Kosten sitzen.

Auto rußt jetzt nicht mehr (Endrohre auch innen wieder sauber).

Bin mal gespannt wie lange diesmal....

Wollte eigentlich ein Auto haben, dass ich mal länger als die bei mir üblichen 1,5 - 2 Jahre halten will. Aber so langsam kommen mir da die Zweifel, ob der Touareg dafür das richtige Auto ist.

Anschlußgarantie für 2 Jahre kosten 1000 Euro - viel Geld für etwas, was eigentlich bei einem Auto dieser Preisklasse selbstverständlich sein sollte!

Beitrag von „khclp“ vom 10. März 2008 um 14:57

[Zitat von Annakin](#)

.....Bin mal gespannt wie lange diesmal....

Wollte eigentlich ein Auto haben, dass ich mal länger als die bei mir üblichen 1,5 - 2 Jahre halten will. Aber so langsam kommen mir da die Zweifel, ob der Touareg dafür das richtige Auto ist.

Anschlußgarantie für 2 Jahre kosten 1000 Euro - viel Geld für etwas, was eigentlich bei einem Auto dieser Preisklasse selbstverständlich sein sollte!

Moin,

nun ja es sieht ja so aus das dein 😊 alles wieder in den Griff bekommen hat und das er auf den Kosten sitzen bleibt ist sein Problem. Ich denke aber das du deine Zweifel an diesem tollen Auto zerstreuen kannst denn bis auf ein paar Ausnahmen laufen die Dicken doch sehr zuverlässig .

Bei den Kosten der Anschlußgarantie kann ich dir nur Recht geben die sind ziemlich hoch aber es gibt auch einige unter uns die für die 2 Jahre erheblich mehr bezahlen mussten

Wünsche dir weiterhin viel Spass im Forum und mit deinem Dicken

Gruß Kurt



Beitrag von „Annakin“ vom 10. März 2008 um 15:15

[Zitat von khclp](#)

Moin,

nun ja es sieht ja so aus das dein 😊 alles wieder in den Griff bekommen hat und das er auf den Kosten sitzen bleibt ist sein Problem. Ich denke aber das du deine Zweifel an diesem tollen Auto zerstreuen kannst denn bis auf ein paar Ausnahmen laufen die Dicken doch sehr zuverlässig .

Bei den Kosten der Anschlußgarantie kann ich dir nur Recht geben die sind ziemlich hoch aber es gibt auch einige unter uns die für die 2 Jahre erheblich mehr bezahlen mussten

Wünsche dir weiterhin viel Spass im Forum und mit deinem Dicken

Gruß Kurt



...ob jetzt alles OK ist wird sich zeigen. Aber ein fader Beigeschmack bleibt schon. Irgendwie ist da noch ne gewisse Angst, mal mit dem Teil liegen zu bleiben. Ist zwar noch nie passiert, aber alleine schon das dauernde Notprogramm war nervig. Immer anhalten, Auto neu starten, damit der Fehler auf "Reset" gesetzt wird. So was auf der Autobahn wäre auch nicht gearde lustig... Habe ja noch Zeit bis Ende des Jahres, um zu beobachten, ob der Dicke jetzt hält, was er verspricht (oder sollte). Wenn bis dahin nix war, werde ich wohl die Anschlussgarantie nehmen. Ansonsten werde ich ihn verkaufen. Irgendwann hat man einfach keine Lust mehr, immer nur in der Werkstatt Gast zu sein. Auch wenn es nichts kostet, der Ärger und der Frust bleiben. Was die Kosten für die Anschlussgarantie betrifft so ist es auch komisch, dass VW nicht auch nur 1 Jahr Grantieverlängerung anbietet. Bei meinem damaligen BMW X5 gabs die auch, hat 380 Euro gekostet. OK, ist jetzt auch schon wieder 4 Jahre her. Von daher "passt" der Preis für die 2 Jahre dann auch wieder mehr oder weniger. Aber teuer ist es schon. Zumal man dann "gezwungen" ist, das Teil auch noch die weiteren 2 Jahre zu fahren. Denn beim Verkauf wird wohl kaum jemand mehr Geld fürs Auto bezahlen, nur weil da noch ne Garantie ist...

Beitrag von „juma“ vom 10. März 2008 um 15:39

Servus,

Zitat von Annakin

[...]Denn beim Verkauf wird wohl kaum jemand mehr Geld fürs Auto bezahlen, nur weil da noch ne Garantie ist...

na das glaube ich aber nicht...ich denke, man wird auf alle Fälle einen besseren Preis erzielen. Ob es natürlich die 500 EUR für ein Jahr sind, kann ich nicht sagen. Auf alle Fälle rentiert sich die Garantie meineserachtens. Zumindest kann sie durchaus eine Menge Geld sparen...

Beitrag von „DerUnser“ vom 10. März 2008 um 15:53

Zitat von Annakin

Ich einen R5 Tdi DPF (12/06) - also so ziemlich Ende erste Baureihe vor Facelift.

Anschlußgarantie für 2 Jahre kosten 1000 Euro - viel Geld für etwas, was eigentlich bei einem Auto dieser Preisklasse selbstverständlich sein sollte!

meiner war bzw ist auch ein R5 11/2006

und der Rußt Rußt und Rußt

ist wahnsinn wie meine Heckansicht aussieht

naja gebe auf alle Fälle das Geld für die Anschlussgarantie aus....

mein Vater hatte letzet Woche seinen BMW in der Werkstatt

erster TÜV Termin...

was soll ich sagen

Lenkgetriebe im Eimer

1600Euro !!!!

und er hatte natürlich auf die Anschlussgarantie verzichtet

aus Schade wird man Klug !!!

Beitrag von „Annakin“ vom 10. März 2008 um 15:57

[Zitat von DerUnser](#)

meiner war bzw ist auch ein R5 11/2006

und der Rußt Rußt und Rußt

ist wahnsinn wie meine Heckansicht aussieht

...so sah meiner auch aus, bis festgestellt wurde, dass da was faul ist:

- Temperatursensor am Turbolader
- Temperatursensor am DPF
- DPF

Diese 3 Teile sollten vielleicht mal überprüft werden. Bei mir hats - zumindest ne Zeit lang - geholfen.

Und nicht abwimmeln lassen, wenn im Fehlerspeicher nichts zu finden ist. War bei mir auch so. Und trotzdem war was defekt.

Ich kenne ja jetzt den Vergleich zwischen defektem und intakten DPF:
vorer schwarze Endrohre, schwarze Stoßstange, machmal sogar schwarze Heckscheibe. Bei Vollast auf Autobahn oder Landstraße hat das Teil so gerußt, dass ich echt nicht erkennen

konnte, wer hinter mir war. Eine riesen schwarze Wolke. (echt nicht übertrieben!!)
Und jetzt: nichts. Alles sauber.

Lass das mal checken!

Beitrag von „DerUnser“ vom 11. März 2008 um 02:37

Zitat von Annakin

Lass das mal checken!

das kann der Händler selber machen
der hat meinen Dicken ja ab Montag auf der Backe

der geht doch zurück

mfg

Beitrag von „centman04“ vom 11. März 2008 um 22:03

Ich möchte noch einmal an eure Mithilfe appellieren und dazu ein paar Fakten liefern:

1. Zitat T5-Board:

Und ganz entscheidend:

Der Lordsiegelbewahrer mit dem Link auf die MTZ hat ein für mich in diesem Zusammenhang unglückliches Kennzeichen.... **GF** [Blockierte Grafik: http://www.t5-board.de/board/images/smilies/uuups_blaugif.gif]

Und das heißt nicht Gute Fahrt, sondern Gifhorn....

Fragen wir doch mal unser Boardmitglied Knut, wie hoch der Anteil der VW_Angehörigen in diesem Landkreis ist? [Blockierte Grafik: <http://www.t5-board.de/board/images/smilies/pro.gif>]

DEN [Artikel](#) hätte ich gerne erst mal GANZ gelesen, eh' ich einfach nur so eine Pauschalaussage daraus glaube. Dazu bleibt die Frage, unter welchen Bedingungen die Werte ermittelt wurden: 20% für ne Kurze Zeit (10.000km bis der Motor mangels Kompression nicht mehr ansprang durch den Verschleiß) oder über 200tkm?

Es ist mit dem Diesel im Öl umgekehrt wie ja das hier auch gescholtene Chiptuning: jede Leistungssteigerung kostet Lebensdauer, jeder 1/10 L (Bio-)Diesel im Motoröl auch.

Sorry, aber ohne den ganzen Wortlaut aus dem Artikel glaub ich da nix. Dazu haben wir andere fundierte Aussagen...

Fermi... die MTZ ist so'n bisschen BLÖD-Zeitung für die Motorenentwickler:

Zitat:

Motortechnische Zeitschrift ist immer eine Drehzahl schneller, wenn es um Motorenentwicklung und -technik geht. Gespickt mit detaillierten Ergebnissen aus Forschung und Entwicklung für hochspezialisierte Ingenieure.

büschchen reißerisch für ne Fachzeitung....die natürlich immer darunter leidet, das die RICHTIGEN Innovationen erst mal geheim bleiben müssen

EDIT:

Okay, solche pauschalen Zusammenhanglosen Aussagen müssen bestraft werden:

Die 20% meinen nicht die Regel, sondern Ausnahmefälle, die Regel sind 5-10%, es hängt vom Alter ab....

Insgesamt beschäftigt sich der Artikel mit den Effekten biogener Kraftstoffe.

Die Ölverdünnung hätten wir auch OHNE Biodiesel...

So geht's natürlich nicht. Das mal zu lesen und hier wiederzugeben, war mir mal 10 EUR wert...

2. Anbei als Anhang eine Datei mit den gesammelten Ölanalyseergebnissen von Wearcheck. Die sollte sich jeder R5TDI-DPF - Fahrer/in genauestens ansehen:

Direkter Link: <http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...n-dabei-19.html>

Gruß; centman04

Beitrag von „centman04“ vom 12. März 2008 um 08:30

Guten Morgen,

und nun noch einen...

Nach Durchlesen des Artikel bestätigen sich zwei Annahmen, die ich direkt aus dem Artikel zitiere:

- „Es gibt die beschriebenen Effekte „Ölverdünnung“ und „Öleindickung“ .
- „Für den Regelfall - ohne Öluntersuchung - werden die Motorenhersteller ... auf verkürzte Ölwechselintervalle ... verweisen (müssen).

Der Eintrag von biogenen Kraftstoffen ins Schmieröl führt ... zu einer Verkürzung der empfohlenen Ölwechselintervalle (oft eine Halbierung, da die Verdünnung zu vorzeitigem und deutlich schnellerem Motorenverschleiß führt.):(

- Im Artikel wird von einem 6% Dieselkraftstoffanteil als Grenzwert berichtet.

Es war einmal Longlife!!!

Gruß, centman04

Beitrag von „Annakin“ vom 12. März 2008 um 08:57

Hallo,

und was kann man jetzt da machen?

Wenn das wirklich so erwiesen ist, liegt doch eindeutig ein gravierender Mangel vor.

Die Angabe von 30000 km Intervallen ist dann nicht mehr gegeben und somit sind die Verkaufsversprechungen nicht erfüllt.

Eigentlich müsste VW sich in solchen Fällen auf jeden Fall an den Kosten für den "zusätzlichen" Ölservice beteiligen.

Hoffe, dass da mal jemand ne Klage einreicht. Denn dann hätte man einen Musterprozess mit rechtsgültigem Urteil, das dann wohl auch für andere R5 gilt.

Beitrag von „TomR5TDI“ vom 12. März 2008 um 12:38

Zitat von Annakin

Hallo,

und was kann man jetzt da machen?

Wenn das wirklich so erwiesen ist, liegt doch eindeutig ein gravierender Mangel vor.

Die Angabe von 30000 km Intervallen ist dann nicht mehr gegeben und somit sind die Verkaufsversprechungen nicht erfüllt.

Eigentlich müsste VW sich in solchen Fällen auf jeden Fall an den Kosten für den "zusätzlichen" Ölservice beteiligen.

Hoffe, dass da mal jemand ne Klage einreicht. Denn dann hätte man einen Musterprozess mit rechtsgültigem Urteil, das dann wohl auch für andere R5 gilt.

...eine Ausrede von VW war sinngemäß: "...schließlich könne ja VW nichts für die Entscheidungen der Politiker und ihre Auswirkungen..., zaubern könne ja nun niemand,...und Kompromisse ließen sich eben nicht ganz umgehen..."

Viel Spaß vor Gericht!

Hallo!

Nicht fressen, ich besitze einen R5 OHNE serienmäßigen DPF. Wegen der gelben Plakette äußerte ich hier an anderer Stelle meinen Ärger darüber. Sollte ich nun gar froh sein???

Nach dem Lesen der Beiträge in dieser Reihe, stellen sich mir Fragen. Ich hoffe einer weiß Antworten.

HJS bietet speziell für den R5 eine Nachrüstmöglichkeit eines DPF an. Dafür müßten dann auch entsprechende Gewährleistungen- auch für den Motor bindend sein???

Wenn dem so ist(!), bei diesem offenen System die geschilderten Störungen nicht auftreten können, warum verwendet VW dann dieses offene System nicht, bzw., gibt es zur Nachrüstung frei? (Wenn sie sogar dem Fiskus "genehm" sind, und die grüne Plakette ermöglichen!?)

Was "stört" VW an dem offenem System von HJS, der ja mit anderen Produkten bei VW zum Erstausrüster zählt?

Insbesondere, wenn die eigene Lösung so bedenklich sein kann? Kommt das serienmäßige,

geschlossene System gar auch von HJS?

Mag sein, die Fragen sind laienhaft, dann sorry!

Gruß, Tom

Beitrag von „centman04“ vom 12. März 2008 um 17:06

Es wurde die Frage gestellt nach Reaktionsmöglichkeiten:

1. Je mehr Daten (Ölanalysen) gesammelt werden, um so besser.
2. Erstmal kann nur jeder einzelne das Ergebnis seiner Ölanalyse einsetzen, um über seinen "Freundlichen" einen Mangel und die Mängelbeseitigung einzureichen. Gegebenenfalls mit Rechtsschutzversicherung.
3. Erst wenn genügend R5 TDI DPF - Fahrer/innen ihren serienmäßigen "Mangel" angezeigt haben, wird ... reagieren (müssen).

Anders wird es wohl nicht gehen! Also an alle R5 TDI DPF- "Freunde" - lässt bei Wearcheck eine Ölanalyse machen und geht mit den Daten an euren Händler.

Je mehr- desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass ... reagiert.

Es stellt sich heraus, dass der Kauf eines R5 TDI ohne DPF die bessere Wahl war/ist.

Gruß, Centman04

Beitrag von „centman04“ vom 12. März 2008 um 21:53

Guten Abend, 🤔

ich ergänze..., viel zu lesen, aber es lohnt sich::D

Im folgenden zitiere ich gemischt einige Aussagen und gesammelten Empfehlungen aus dem T5-Board. Aufgrund des Umfangs konnte ich die verschiedenen Autoren nicht einzeln kennzeichnen:

Ein kleiner chronologischer Abriß:

Produktversprechen Longlife gekauft: Erwartungshaltung 15-30tkm bis zum Wechsel

Erleben: vielfach max. 15.xxx und "quälende" Fragen an die

Vielfach wurde, Du kannst es hier ja nachlesen, das Intervall einfach zurückgesetzt, ohne einen Ölwechsel vorzunehmen, mit der Erklärung: "Falsch programmiert ab Werk".

Das begann aber bereits ab Sommer 2006 und die Nachfragen kamen offensichtlich von vielen Kunden (ob mit oder ohne Forenhintergrund), Tendenz steigend mit zunehmender Anzahl von entsprechenden Laufleistungen der Fz..

Im Sommer 2007 wurde von VW ein "update" hinterhergeschoben, was den Wunsch des Kunden nach mehr Laufleistung seines teuer bezahlten (Ölqualität!) LL-Intervalls befriedigen sollte.

Das kurze Intervall (mind 15.001km) ist nicht kurz genug, wenn man Ölanalysen kürzerer Wegstrecken betrachtet.

VW selber sagt jedoch: "Die 15.0001 km werden auf jeden Fall erreicht", und so ist es auch "Zwangs-**Service-in-3000km**-Meldungsunterdrückend-programmiert:

0-12.000km Laufzeit bis Meldung **ohne** Berücksichtigung der sensorischen Qualität

12.0001- max. 30.000km Laufzeit Meldung unter Berücksichtigung der sensorischen Qualität (die u.U. bereits beim ersten Kilometer feststellt, daß das Öl längst überfällig ist & bimmelt).

Tja.....

Es war die in dem Zusammenhang immer wieder zu beobachtende "Ölvermehrung", die uns hier auf die Idee brachten, sich das mal ursächlich zu überlegen.

So wurde die Idee der Ölanalysen "geboren".

Es war "Pech" für VW, daß die Ölanalysen (siehe Tabelle) auffällig häufig bereits weit vor den "garantierten" 15.000km einen Zustand des Öles beschrieben, der sowohl bedenklich, als auch zum sofortigen Wechsel auffordert.

Hier wird der Kunde also irrtümlich in dem Glauben & der Sicherheit gelassen, daß mit dem Öl alles in Ordnung sei.

Daß sich ein möglicherweise Laufzeitverlängerndes Update in diesem Zusammenhang eher als schädlich, denn nützlich erweist, ist eine Erkenntnis.

Erste Anzeichen sprechen aber davon, daß es kaum zu nennenswerten Verlängerungen gekommen ist (aber das Datenmaterial ist dahingehend noch schwach).

Die andere (weitreichendere) Erkenntnis ist die, daß der Kunde mit einem derartigen Risiko eines, über längere Strecken gefahrenen, unzureichenden Öles im Motor insgesamt die Motorlebensdauer, aufgrund überproportionalen Verschleißes, auf's Spiel setzt.

Und hier bleiben eben 'ne Menge Fragen an VW offen, wie sie diese tickende Zeitbombe, die in der Konstruktion des Werks-DPF und in dem Produktversprechen "Longlife-Intervall" liegt, entschärfen wollen.

Die aktuelle Situation ist B7 (7% Biodiesel im Diesel), die meisten Analysen stammen aber noch aus überwiegenden Laufleistungen, die durch Betankungen unter den "alten" B5 Bedingungen bis 31.12.2007 stammen (Wo hat der Autor die 5,75% her.... im Gesetz steht doch was von 7% ???)

Bereits jetzt sind die angenommenen "Nichteinflüsse" konterkariert.

Das Problem, und genau da wird nicht exakt drauf eingegangen, ist das Zusammenspiel mit der konstruktiven Lösung des VW-Werks-DPF und dem dadurch stattfindenden Kraftstoff(Gesamtdiesel)eintrag.

Dieses führt dazu, daß die "schlechte" Situation in vielen Motoren quasi einer Betankung mit B10-B20 entspricht. Die Prüfungen müssen nicht mehr stattfinden: wir haben geprüft- siehe Analyseübersicht

Ein Beispiel:

Hallo Leute!

Bin wieder aus dem Urlaub zurück. Und auch die Analyse ist in der Zwischenzeit eingetroffen.

Ich war ja auf einiges vorbereitet, aber DAS übertrifft meine schlimmsten Vorstellungen. (s.u.).

Wer zu faul ist, die PDF-Anlage zu öffnen:

14,11% Diesel

6,62% Biodiesel

Metallwaren-Landen gratis oben drauf!

Gefahrene km mit diesem Öl: 14.180! (21 % Diesel im Öl = 1,53 Liter)

Frage an den Freundlichen: Welche Auswirkungen hat es, wenn ich freiwillig 1,5 Liter Diesel in den Motorkippe ???

Beim folgenden Service wurde dem Kunden ohne Nachfrage seinerseits geantwortet:« wir können und werden nicht mehr für Sie tun. Ich kann gerne auch mit dem Vorgesetzten sprechen, dort werde ich auch keine andere Auskunft erhalten«.

Multiple Choice Standardantworten an den Kunden:

- (1) Da sind uns keine Probleme bekannt . Das habe ich noch nie gehört.
- (2) Updates gibt es nicht !
- (3) Das ist ein bedauerlicher Einzelfall ! Sie sind damit aber der erste, ehrlich!
- (4) Das ist Stand der TECHNIK !
- (5) Andere Autos Ihres Modells haben so etwas nicht!

Wir erinnern uns: In der Betriebsanleitung steht, daß das Fz. gänzlich zum Betrieb mit Biodiesel **NICHT** freigegeben ist.

Was das "bisschen" Biodiesel ZUSÄTZLICH zum bereits vorhandenen Diesel im Motoröl anrichtet kann man ja bequem in der EXCEL Tabelle nachlesen.

Insofern übertrage ich die 6% Biodiesel für uns als 6% GESAMT-Dieselanteil als Auslöser eines notwendigen Ölwechsels.

Von 20% kann nie & nimmer die Rede sein.

Für das praktische Ergebnis, und das tut weh, und ruft Erinnerungen an die hier verlinkten Beiträge zum Ford S-Max/Focus wach, die ja so alle 5000-8000km zum Wechsel mußten:

Auf der MOTORLEBENSDAUERSicheren Seite ist man/frau:

- mit mind. 1 Analyse nach der Hälfte des ursprünglichen Intervalls, also 7500km
- Sollte das Ergebnis einen Gesamtdieselanteil > 5% ausweisen: ÖLWECHSEL

ggf. bei 10tkm erneut eine Analyse, gleiches Handling s.o.

Aus diesen "Trendanalysen" (O-Ton Warcheck) läßt sich rel. zuverlässig ein individuelles Intervall bestimmen, was natürlich nichts mehr mit der Werkslösung gemein hat.

Nur bleibt eben die Frage, was ich Neu gekauft und für "Longlife-garantiert 15.000km" bezahlt habe und viel wichtiger: was bekomme ich, wenn ich einen Gebrauchten mit Werks-DPF & 80.tkm kaufe?

Metallbaukasten?

Aussage eines Freundlichen beim Service aufgrund der „Ölvermehrung“: Ich wurde auf zwei Dinge hingewiesen.

1. Defekte Wasserpumpe, wurde jedoch nach 1. Sichtprüfung ausgeschlossen. Wäre jedoch laut Serviceberater in bekanntes Problem.

2. Dieseleintrag bei Regeneration des [DPF](#)!!!!!!

Dieser Hinweis kam von alleine, jedoch mit der Aussage, dass dadurch wahrscheinlich der Serviceintervall von 30.000km nicht eingehalten werden kann. Dies wäre jedoch ein bekanntes Problem. Lösung? keine, ausser das Einhalten der Serviceintervalle beim Bimmeln, da das System dies berücksichtigt. Sagt er.

Ich war von soviel Ehrlichkeit so geplättet, dass ich darauf nicht mehr viel entgegen konnte.

Habe jedoch vorsichtshalber die Anschlussgarantie abgeschlossen.

Alles klar soweit?

(VWN gibt also ein konstruktiv bedingtes Anreichen unseres Motoröls mit Diesel zu????????)

Aufgrund der im T5-Board gewonnenen Daten haben schon mehrere Personen dort gepostet, dass sie daher auf einen Neukauf verzichten.

Fazit:

Das wesentliche ist doch, dass durch die Ölanalyse festgestellt und bestätigt wird, dass ein versteckter Mangel vorliegt. Die kurze LL- Intervalle ist nur die Folge!

Also gilt es - nüchtern betrachtet - den Mangel, Sinnvollerweise schriftlich durch Einschreiben oder persönliche Übergabe, dem Verkäufer gegenüber anzuzeigen und mit Fristsetzung eine Mängelbeseitigung zu verlangen.

Z.B. dass der Mängelanzeigende durch eine seriöse Ölanalyse bei einem Fachbetrieb feststellen hat lassen, dass zu viel Diesel + Biodiesel sich im Motorenöl befindet, mit der Bitte zur Mängelbeseitigung bis Datum.

Eine förmliche Mangelerklärung mit (zumutbarer) Fristsetzung löst ein standartisiertes Verfahren aus, dem sich der als "Zwischenstation" (Er = Verkäufer = 1. Ansprechpartner) nicht entziehen kann & v.a. darf!

In anderem Zusammenhang ging's hier um Fragen zum [Kaufrecht](#)

Verweigert der weiterhin seine Kooperation, dann hilft nur Justizia, den vorgeschriebenen Ablauf einzuhalten.

Man muß dazu nicht unbedingt den Werkstattleiter aufsuchen, zur Annahme gegen Quittung genügt auch der Verkauf oder die Geschäftsleitung.

Vielleicht sollte man die Frage bei Vorliegen der Ölanalyse konkreter formulieren, etwa so:

"Ich bin bei dem festgestellten Deseleintrag von xx Prozent und der um nn Prozent reduzierten Viskosität verunsichert, ob das Öl noch den VW-Normen entspricht und der Motor nicht eventuelle Schaden nimmt. Kann mit dem Fahrzeug noch:

- unverändert weitergefahren werden ?
- auch mit hohen Drehzahlen ?
- sollte besser sofort einen Ölwechsel vorgenommen werden ?
- oder sonstige Massnahmen ergriffen werden"

(mal ganz zu schweigen vom Verschleiss).

Vielleicht sehen sich dann genötigt, darauf zu antworten, besonders wenn man darauf hinweist, dass man bei Nichtbeantwortung die Verantwortung für eventuelle Schäden bei VW sieht.

Was also tun?

- Premiumdiesel tanken, weil dort kein Biodiesel vorhanden.
- Anschlussgarantie abschließen.
- Ölanalyseset bei Wearcheck bestellen (SET 1= 50 €) + Entnahmeset (2,50 €)
- Öl beim Freundlichen entnehmen lassen –evtl. B-Probe (in 50ml Falcon, Greinerröhrchen oder Weithalsgläser.)
- Regelmäßige Ölanalyse (Zum Beispiel 4.000 / 8.000 (12.000 ...) durch Wearcheck bis zur Ölwechselempfehlung (meist ab circa 10.000 km oder 5 % Diesel im Motoröl.)
- Bei eindeutigem Ergebnis den Freundlichen beauftragen den „Mangel“ zu beseitigen (3 Versuche) und eine Mägelanzeige über den Freundlichen an VWN veranlassen. Sollte der Mangel nicht beseitigt werden können, eine Wandlung beantragen. VWN wird erst mal den erhöhten Deseleintrag und das verkürzte Intervall auf die „persönlichen“ Fahrumstände zurückführen. Deshalb kann bisher nur jeder einzeln VWN davon überzeugen, dass unabhängig von der Fahrzeugnutzung ein konstruktiver „Fehler“ vorliegt: 1. Longlife kann nicht garantiert werden 2. Stärkere Motorschädigungen. Es gibt schon erfolgreiche Fälle (VWN beteiligt sich an zusätzlichen Ölwechselkosten (in Ö) oder erlaubte Wandlungen). Dies sind jedoch erst Einzelfälle, da noch niemand in der kurzen Zeit über die erforderliche Menge an Ölanalysen verfügt und einige „Mangelbeseitigungsverfahren“ sich im Laufen befinden. Eine „große“ Lösung wird erst folgen, wenn „viele“ den Mut besitzen und eine Ölanalyse durchführen.

Anbei ein paar Links:

- Ölanalyse bei Wearcheck: <http://www.wearcheck.de>
- Ergebnisse mailen an: info@apo-im-plaza.de exceer@vwcamper.de
- Übersicht über alle Ergebnisse: <http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...html#post387021>
- Infos im T5-Board: <http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...in-dabei-4.html>

Lösungswege für alle Mitlesenden ...:

- VWN beteiligt sich an den zusätzlichen Kosten durch einen fixen Ölintervallservice bei 15.000 km und erlaubt die Nutzung eines „günstigeren“ Motoröls.
- Die bisherigen R 2,5 TDI DPF werden gewandelt.
- Die bisherigen R 2,5 TDI DPF werden technische nachgebessert.
- Es gibt ein Ölzusatz, welcher die Qualitätsminderungen „ausgleicht“ und von VWN kostenlos zur Verfügung gestellt wird.
- VWN lässt ein noch „besseres“ Öl entwickeln und veräußert es zu einem „günstigerem“ Preis an alle Betroffenen.
- „Ich wache auf und alles war nur ein Alptraum.“

Gute Nacht!

PS.: Ich möchte niemanden zu posten, aber wenn wir hier nicht gemeinsam tätig werden ... 😊
dann 😊

Beitrag von „Franks“ vom 12. März 2008 um 22:28

Könnten wir uns darauf beschränken, hier im Touareg- Forum Probleme mit dem Touareg zu posten? Mit ist schon klar, dass der T5 den gleichen Motor besitzt und dass die im T5 Forum vorgetragenen Probleme vermutlich auch auf den Touareg zutreffen, allerdings finde ich diese Menge an Zitaten aus einem anderen Forum mehr als verwirrend, vor allem dann, wenn man

nicht mehr ganz genau unterscheiden kann, woher eine Information nun stammt.

Ich kann nichts über die Qualität des T5- Forums aussagen, wir sollten aber verhindern, dass die bekanntermaßen gute Qualität der Beiträge des Touareg-Freunde- Forums durch allzu viele Querverweise und Zitate aus anderen Foren leidet.

Gruß,

Frank

Beitrag von „khclp“ vom 13. März 2008 um 07:39

[Zitat von FrankS](#)

Könnten wir uns darauf beschränken, hier im Touareg- Forum Probleme mit dem Touareg zu posten? Mit ist schon klar, dass der T5 den gleichen Motor besitzt und dass die im T5 Forum vorgetragenen Probleme vermutlich auch auf den Touareg zutreffen, allerdings finde ich diese Menge an Zitaten aus einem anderen Forum mehr als verwirrend, vor allem dann, wenn man nicht mehr ganz genau unterscheiden kann, woher eine Information nun stammt.

Ich kann nichts über die Qualität des T5- Forums aussagen, wir sollten aber verhindern, dass die bekanntermaßen gute Qualität der Beiträge des Touareg-Freunde- Forums durch allzu viele Querverweise und Zitate aus anderen Foren leidet.

Gruß,

Frank

Hallo Frank,

[OT]da schliesse ich mich im vollen Umfang an. Danke. Ich hatte schon den gleichen Gedanken nur bist du mir zuvorgekommen[/OT]

Gruß Kurt

Beitrag von „centman04“ vom 13. März 2008 um 08:45

[Frank](#) @ Kurt

Meine Intention war es nicht die "bekanntermaßen gute Qualität" des Touareg-Freunde Forums durch Beiträge aus dem T5-Board qualitativ zu verschlechtern. 😞

Das die Quantität der Daten einen erschlagen dürfte, kann ich nachvollziehen.

Wer es nicht lesen möchte, hat die Möglichkeit weiter zu scrollen.

Mit den Beiträgen wollte ich:

- alle gemeinsam Betroffenen R5 TDI DPF Eigner über einen "Mangel" informieren, der die Langlebigkeit ihres Motors deutlich herabsetzt und

- dazu animieren, die Haltbarkeit ihres Motors mittels Ölanalysen zu überprüfen, da man sich auf die Serviceintervallanzeige wohl nicht mehr verlassen kann

- und gegebenenfalls eine Wandlung oder "Mängelanzeige" durchzuführen.

Wenn sich jemand nicht beteiligen möchte, ist das in Ordnung. 😞

Alle betroffenen "Willigen" sind nun ausreichend informiert, können sich ein eigenes Bild von der Qualität der Beiträge im T5-Board machen und kooperieren. Den Link dazu habe ich gepostet. 😊👍

Das die Qualität meines letzten Beitrages nicht journalistischen Prämissen Stand halten kann, ist verständlich, da ich ihn aus hunderten Beiträgen zusammen gestellt habe. Dies entspricht nicht meinen sonstigen Gepflogenheiten.

O. g. Personen können gerne den Beitrag in die Qualität des Touareg-Freunde Forums umwandeln. 🙏🙏

Ansonsten wüsste ich nicht, was gegen eine gemeinsame Kooperation spricht.

Guten Tag!

Beitrag von „khclp“ vom 13. März 2008 um 10:37

[Zitat von centman04](#)

....O. g. Personen können gerne den Beitrag in die Qualität des Touareg-Freunde Forums umwandeln.....

Hallo centman04,

ich kann nur nochmal auf den Poste von Frank verweisen und kann ihm nur recht geben wir sind hier im Touareg-Freunde Forum und es sieht so aus (in my opinion) das du Frank nicht richtig verstanden hast  ich denke aber das er sich noch zu Wort melden wird

Gruß Kurt

Beitrag von „centman04“ vom 13. März 2008 um 10:41

[Zitat von Franks](#)

Mit ist schon klar, dass der T5 den gleichen Motor besitzt und dass die im T5 Forum vorgetragenen Probleme vermutlich auch auf den Touareg zutreffen ...Gruß,

Frank



Gruß Centman04

Beitrag von „dummytest“ vom 13. März 2008 um 11:22

ich fand die Information sehr hilfreich und interessant, besonders da ich gerade darüber nachdenke welchen Motor ich beim "nächsten" bestelle....

die "Qualität" dieses Forums ist dadurch mit Sicherheit nicht beeinträchtigt, wir sollten uns freuen, wenn jemand solche Infos auch mal weiterleitet (und wir reden hier ja nicht von einem klemmenden Türgriff sondern von der Haltbarkeit des kpl. Motos...).

danke an centman04 und weiter so.. 🙌🙌

was ich nun daraus mache bleibt ja wie immer mir überlassen....

Beitrag von „EzioS“ vom 13. März 2008 um 11:32

[OT]

Zitat von dummytest

...Haltbarkeit des kpl. Motos...danke an centman04 und weiter so...was ich nun daraus mache bleibt ja wie immer mir überlassen....

Hallo @all!

Verstehe die Problematik beider Seite.

Wenn man zurueck denkt, hatten hier ebenfalls viele die Probleme mit der fruehen Aufforderung zum Service. Ist doch toll, wenn sich eine Modelluebergreifende Problematik erkennen und verbessern laesst.

Klar ist es schwierig, Bruchstuecke eines Thread zu posten und dann binnen 5-10 Posts eine Loesung des Problems zu pinpointen - aber diesen Anspruch haben die Geschaedigten wohl auch nicht, zumindest in diesem Fall.

centman04:

Ich finde es OK, wer keinen R5 mit DPF faehrt, braucht hier ja nicht mitlesen. Habe aber bitte ein klein wenig Verstaendnis fuer unsere Mods, welche ja **alle** Beitraege lesen sollten. 😊

[/OT]

Beitrag von „centman04“ vom 15. März 2008 um 09:03

Guten Morgen,

wer sagt eigentlich, dass die CR 6 DPF Dieselmotoren keinen Dieselkraftstoff im Motoröl einlagern ? 🤖

Ich wäre sogar bereit einem Freiwilligen (DPF CR 6 mit 10.000 - 20.000 km Laufleistung seit letztem Ölwechsel oder seit der Neuanschaffung) eine Ölanalyse bei Wearcheck für 50 € zu sponsorn. PN an mich! 🤖🤖🤖

Schönes Wochenden, centman04

Beitrag von „TomR5TDI“ vom 19. März 2008 um 14:26

[Zitat von centman04](#)

Guten Morgen,

wer sagt eigentlich, dass die CR 6 DPF Dieselmotoren keinen Dieselkraftstoff im Motoröl einlagern ? 🤖

Ich wäre sogar bereit einem Freiwilligen (DPF CR 6 mit 10.000 - 20.000 km Laufleistung seit letztem Ölwechsel oder seit der Neuanschaffung) eine Ölanalyse bei Wearcheck für 50 € zu sponsorn. PN an mich! 🤖🤖🤖

Schönes Wochenden, centman04

Hallo,

scheint, es wird nicht jedem jede Frage beantwortet?

Zum Thema:

Weiter noch: Was geschieht generell bei allen Fahrzeugen, bei denen unverbrannter Dieselkraftstoff über den Verbrennungsraum in das Abgassystem zur Rußverbrennung eingeleitet wird?

Dass das Dieselöl sich mit dem Motoröl vermischen kann, ist ja nur die eine Seite. Was geschieht mit dem Kat? Gelangt durch dieses Prinzip unverbranntes Dieselöl auch in diesen? Beim Benziner ist unverbrannter Kraftstoff für den Kat ein Problem.

Ich stellte diese Frage bereits schon: Das offene System von HJS wird vom Fiskus annerkannt, die grüne Plakette erteilt. Die Probleme mit unverbranntem Diesleöl, dessen Anreicherung im

Motoröl, gibt es nicht.

Warum äußert sich VW hierzu nicht? Oder doch?

Hat jemand solchen DPF von HJS nachgerüstet? Bitte Erfahrungen Preis geben.

Danke für wenigstens eine Antwort!

Gruß Tom

Beitrag von „centman04“ vom 19. März 2008 um 17:11

Zitat von TomR5TDI

Hallo,

Warum äußert sich VW hierzu nicht? Oder doch?

Gruß Tom

Ganz allgemein gesagt, sehe ich hier ein Großteil des Problemes!

Man wird von VW oder einem anderen Hersteller keine justiziable Pauschalantwort erhalten. Die Folgekosten aufgrund eines öffentlichen "Mängeleingeständnisses" wären zu hoch ...

Es sei denn, es gäbe genug "Freiwillige" die den Mangel nachweisen und "möglichst mit einer breiten Öffentlichkeitswirkung" auf eine Beseitigung desselbigen drängen. 

Ansonsten kann nur jeder Einzelne für sich den Nachweis erbringen und über den Verkäufer beim Hersteller "einklagen". 

Zur Verdeutlichung: Ich bin nicht pauschal gegen einen bestimmten Hersteller oder jemand der die Lücke im Gesetz sucht, um daran "Geld " zu verdienen.

Aber nach den Erfahrungen mit zwei Neuwagen von verschiedenen Premiumherstellern werde ich nun rechtzeitig auf offensichtliche "Mängel" hinweisen. Bei beiden Herstellern traten die Probleme in der Garantiezeit auf und wurden jedoch, nach den verschiedensten Vertröstungen, erst nach Ablauf der Garantie ernst genommen.



Wie auch immer - für mich blieben am Ende hohe Kosten und ein immenser Wertverlust beider Wagen.

Dies ist der Grund, warum ich auf die Gemeinschaft in Foren ...

Gruß Centman

Beitrag von „centman04“ vom 21. März 2008 um 15:08

Es gibt Neuigkeiten (Rückmeldung von Ölherstellern, VW...), welche jeder selbst nachlesen kann, falls es ihn interessiert

Daher hier nur der Link dazu:

<http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...html#post437412>

Schönen Tag noch, Centman04

Beitrag von „juma“ vom 21. März 2008 um 15:56

Servus,

[Zitat von centman04](#)

Es gibt Neuigkeiten[...]link[...]

puhh...jetzt habe ich mich da mal ein bisschen eingelesen...bin ja mal gespannt wie das weiter geht!

Halte uns bitte über die links dazu auf dem Laufenden!

Und viel Glück!

Beitrag von „DHMoorreye“ vom 25. März 2008 um 11:09

@ Centman

Moin

mein "Dicker" hat jetzt die 15.000er Marke übersprungen und ich war gespannt darauf, ob nun der Service mit 5-Meilen-Stiefeln näherkommt.

Hier die Daten : 15.3. Km Stand 14.965 -> "Service in 15.200 km oder 589 Tagen"
25.3. km Stand 15.756 -> "Service in 14.400 km oder 579 Tagen"

Das deutet zunächst darauf hin, daß der Serviceintervall sich noch nicht verändert hat.

Über den Zustand des Öles kann ich noch keine Auskunft geben, da ich es erst beim Wechsel prüfen lass.

Gruß
Dirk

Beitrag von „centman04“ vom 13. April 2008 um 13:58

NEUIGKEITEN!!!

1. Auch Common-Rail Motoren lagern Diesel im Motoröl ein nach der DPF-Regeneration. Darüber gibt es mittlerweile sogar eine Diplomarbeit: 😞

<http://www.ti.bfh.ch/fileadmin/img/...ok-2007ok20.pdf>

Dort steht schon mal, dass das Intervall verkürzt werden MUSS...

Es gibt mittlerweile auch von [CR](#)-Motoren Ölanalysen.

Vorsichtig gesagt, ist der Kraftstoffeintrag nur 1/3 bis max 1/2 so hoch, wie bei den [PD](#) Motoren.

2. Auch andere Hersteller haben dieser Feststellung Rechnung getragen und den Intervall

verkürzt und auf andere Öle umgestellt. 🗨️

Mehr Infos:

<http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...aerchen-44.html>

Schönen Sonntag, Centman04

Beitrag von „PARS“ vom 13. April 2008 um 22:42

[Zitat von centman04](#)

.. Auch andere Hersteller haben dieser Feststellung Rechnung getragen und den Intervall verkürzt und auf andere Öle umgestellt.

Hallo centman,

Mein ersten Ölwechsel habe ich bei 14tkm machen lassen, der Wektstatt Meister meinte nur ich soll mich an die Ölwechselintervalle halten, dies wäre erst bei 30tkm.

Aber ich bestand darauf und liess das Öl wechseln.

Die Hersteller anderer Marken haben tatsächlich kürzere Intervallen.

Ich zumindest werde mein Ölwechsel in Zukunft nicht laut Service Anzeige machen.

Auch wenn man die mehr Kosten bedenkt, möchte ich lieber die sichere Seite wählen.

Danke für die Infos!! 😊👍

Gruß

Pars

Beitrag von „V2Treiber“ vom 3. Mai 2008 um 22:28

Also zunächst mal ein fröhliches Hallo an Alle

Leider hatte ich schon einen R5 bestellt und bekomme ihn voraussichtlich anfang Juli, 😊 als ich auf dieses Forum gestossen bin , ich war zunächst leicht geschockt über die Urteile die über den R5 DPF abgegeben werden, nunja ich am nächsten Tag zum Werkstattmeister Persönlich bekannt wenn er mich anlegogen hat hat er aber nicht das traut er sich nicht könnte er sein Testament machen 😊 als da schreiben etliche Leute einen absoluten Bödsinn👉👈das mit der Dieselanreicherung zum freibrennen soll für die Ölverdünnung verantwortölich sein:D da währe der der Motor fix und alle und hätte keine Kompression mehr,zum freibrennen muss doch auch lt. VW ein bestimmter Fahrzyklus eingehalten werden, und das dass der Abstand Motor Turbo zum DPF beim R5 auch näher als bei den anderen Modellen ist ist auch kein nachteil auf jedenfall hat das auch nichts mit der Ölverdünnung am hut, was ein Manko ist wegen dem Rus, sind die Sensoren bzw. die Kabel die des öfteren Marderbisse haben, offenbar lieben die Marder die VW . vielleicht sucht ihr mal die Ölverdünnung an Kraftstoffführende Leitungen/Aggregate die so mit dem Motor verbunden sind. (kenne sie leider momentan nicht da wie gesagt ich das Teil erst erhalte) So und nun freue ich mich auf mein neues Auto 😊

Beitrag von „Sittingbull“ vom 4. Mai 2008 um 08:57

Hallo V2Treiber,

herzlich willkommen hier im Forum. Mal wieder jemand aus der Kurpfalz 😊👍 .

Grüße von Stephan 😊

Beitrag von „centman04“ vom 4. Mai 2008 um 21:12

[Zitat von V2Treiber](#)

Also zunächst mal ein fröhliches Hallo an Alle

da schreiben etliche Leute einen absoluten Bödsinn👉👈das mit der Dieselanreicherung

zum freibrennen soll für die Ölverdünnung verantwortlich sein:D da währe der der Motor fix und alle und hätte keine Kompression mehr,zum freibrennen muss doch auch lt. VW ein bestimmter Fahrzyklus eingehalten werden, und das dass der Abstand Motor Turbo zum DPF beim R5 auch näher als bei den anderen Modellen ist ist auch kein nachteil auf jedenfall hat das auch nichts mit der Ölverdünnung am hut, was ein Manko ist wegen dem Rus, sind die Sensoren bzw. die Kabel die des öfteren Marderbisse haben, offenbar lieben die Marder die VW . vielleicht sucht ihr mal die Ölverdünnung an Kraftstoffführende Leitungen/Aggregate die so mit dem Motor verbunden sind. (kenne sie leider momentan nicht da wie gesagt ich das Teil erst erhalte) So und nun freue ich mich auf mein neues Auto

Guten Abend @alle und V2-Treiber,

ich möchte Dir nicht die Vorfreude auf Deinen Wagen ausreden oder Deinen Freundlichen des L... bezichtigen oder schlechte Laune verbreiten, aber ...

lassen wir die Fakten sprechen. 🗣️

1. Die Anreicherung des Diesels im Motoröl kommt bei jedem Motor vor.
2. Die Anreicherung wird durch Motorölanalysen und diverse Diplomarbeiten belegt. (siehe Links in früheren Beiträgen) 🗣️

3. Dein Freundlicher spricht von der "aktiven zwangverordneten DPF-Regeneration", welche nur bei bestimmter Fahrweise (Filter voll) auftritt. Dann sind natürlich bestimmte Fahrhinweise zu beachten. Im Regelfall sollte es jedoch gar nicht so weit kommen. Daher sollte sich im Normalbetrieb auch nur sehr wenig Motoröl im Diesel anreichern. Dem ist leider nicht so.

Du solltest Deinem Freundlichen evtl. hier gelinkte Motorölanalysedaten vorlegen. Im T5-Board sind da einige schon weiter. Es ist sehr interessant wie VWN, Freundliche, Motorspezialisten etc. reagieren. Ich möchte hier dazu nicht zuviel verraten. Das sollte jeder selbst nachlesen.

Auch ich freue mich über meinen Wagen. aber ich lasse mir nichts mehr einreden, was ich nicht selbst überprüft habe. Daher lasse ich in festen Intervallen mein Motoröl prüfen. Sollte sich nach einer gewissen Zeit ein "normaler" Kraftstoffanteil im Motoröl nachweisen - so what. Liegt es über den von Experten empfohlenen Werten 🤖 .

Gruß Centman

Beitrag von „Annakin“ vom 4. Mai 2008 um 21:12

Zitat von V2Treiber

als da schreiben etliche Leute einen absoluten Bödsinn

Diese Aussage ist absoluter Blödsinn!

Und schick mir Deinen Ansprechpartner ja nicht zu mir, denn bei dieser Aussage könnte ich sehr leicht handgreiflich werden.

Glaubt dieser Idi... wirklich, die Leute hier suchen sich irgendein Problem und schreiben dann nur darüber hier im Forum? Klar, man hat ja sonst nichts anderes zu tun.

Ich könnte dem ne Akte mit den Ausmassen eines Quelle-Kataloges vorlegen. Und so was dann auch noch als absoluten Blödsinn abzustempeln - scheint mir ja ein sehr versierter Fachmann zu sein.

Ich selber bin leidgeplagt, kaufen mir zwar trotzdem vielleicht wieder einen R5, denn ich denke, es gibt auch noch ein paar R5, die nicht so viele Probleme haben. Zumindest habe ich die Hoffnung noch nicht ganz abgegeben....

Beitrag von „PARS“ vom 4. Mai 2008 um 23:50

Zitat von V2Treiber

.... sind die Sensoren bzw. die Kabel die des öfteren Marderbisse haben, offenbar lieben die Marder die VW . vielleicht sucht ihr mal die Ölverdünnung an Kraftstoffführende Leitungen/Aggregate die so mit dem Motor verbunden sind. (kenne sie leider momentan nicht da wie gesagt ich das Teil erst erhalte) So und nun freue ich mich auf mein neues Auto 🐾

Hallo V2 Treiber,

keiner hier im Forum will den R5 schlecht machen und probleme darüber schreiben,
es sind auch viele Erfahrungswerte mit dem R5. 🗨️
Marder lieben nicht VW sondern Gummischläuche, Naturkautschuk usw...
aber andere Marken lieben sie nach meiner Erfahrung noch mehr z.B. BMW, Mercedes,
Renault, Ford.
Ich wünsch dir viel Spaß mit deinem zukünftigen T. und Toi Toi Toi 😊

Gruß

Pars

Beitrag von „V2Treiber“ vom 6. Mai 2008 um 22:46

Hallo zusammen vielen Dank für die Freundliche Begrüßung 🙌
Also ich möchte dieses Thema nicht ausweiten, aber an der Ölanreicherung mit Diesel und
soweiter ist mit sicherheit nicht der DPF schuld, das hat jeder Diesel und genauso auch der
Benzinmotor das weis ich aus Erfahrung dazu bin schon lange genug wenn auch nur
Hobbymäßig in der Branche tätig, in mehr oder weniger geringen Mengen je nach Zustand des
Motors, zu den Marderbissen am Gummi kann ich nur sagen ich war letzts im
Ausstellungraum da zeigte mit der Meister den R5 Motor im Bus das Fahrzeug war frisch
angliefert worden (Neu) dabei musste er feststellen daß genau am Eingangssensor vom DPF die
Kabel angebissen waren und mit dem an die Gurgel gehen ich glaube da könntet ihr euch die
Hand geben , er war leicht gereizt als ich ihm verschiedene Themen aus dem Forum an den
Kopf warf , ich darf das und deshalb lügt er mich auch nicht an (Familienbande). Und wenn das
Ding nichts Taugt hat er Ihn solange an der Backe bis er funktioniert oder ich krieg etwas
anders (PS er ist nur Angestellt kein Inhaber oder Teilhaber).
Und jetzt noch viele Grüße an alle und wenn ich den T habe kann ich ja dann erlebnisse
hoffentlich nur positve berichten und an dem einen oder anderen Treffen auch mal teilnehmen
😊

Beitrag von „FriedrichKeller“ vom 6. Mai 2008 um 23:51

[Zitat von V2Treiber](#)

Und jetzt noch viele Grüße an alle und wenn ich den T habe kann ich ja dann erlebnisse hoffentlich nur positive berichten und an dem einen oder anderen Treffen auch mal teilnehmen 😊

und darauf freuen wir uns, und sei sicher du hast ein tolles Auto ! 😊👍

Gruss

Friedrich

Beitrag von „juma“ vom 7. Mai 2008 um 07:43

Servus,

[Zitat von V2Treiber](#)

Text

könntest Du bitte Interpunktion und die Shift-Taste benutzen? 😊
Dein Text ist ungeheuer schwer zu lesen! Danke 🙏

Beitrag von „centman04“ vom 7. Mai 2008 um 22:06

[Zitat von V2Treiber](#)

Hallo zusammen vielen Dank für die Freundliche Begrüßung 😊👍

Also ich möchte dieses Thema nicht ausweiten, aber an der Ölanreicherung mit Diesel und soweit ist mit sicherheit nicht der DPF schuld,

, er war leicht gereizt als ich ihm verschiedene Themen aus dem Forum an den Kopf warf , ich darf das und deshalb lügt er mich auch nicht an (Familienbande). Und wenn

das Ding nichts Taugt hat er ihn solange an der Backe bis er funktioniert oder ich krieg etwas anders (PS er ist nur Angestellt kein Inhaber oder Teilhaber).

Und jetzt noch viele Grüße an alle und wenn ich den T habe kann ich ja dann erlebnisse hoffentlich nur positive berichten und an dem einen oder anderen Treffen auch mal teilnehmen 😊

Hallöle,

ich wünsche Dir viel Freude an Deinem Fahrzeug und wir alle erwarten Deine Berichte mit viel Spannung- nicht ironisch gemeint. 🙌🙌🙌

Zum o.g. Freundlichen sei noch gesagt, dass die Freundlichen nicht die "Ersten" in der Informationskette sind, wenn es Probleme mit "unseren" Babys gibt - ironisch gemeint. 🙌

Guten Abend:D

Beitrag von „centman04“ vom 16. Juli 2008 um 21:17

Nach langer Abstinenz möchte ich doch ein wenig Neuigkeiten aus dem T5-Board ergänzen.

Die neuesten Motoranalysedaten der R5 TDI Motoren zeugen davon, dass eine Veränderung der Motorsteuerung und der DPF-Technik ab Mitte 2007, beim T5 betrifft es vermutlich das Modelljahr 08 (ab FIN 15000), eine "Verbesserung" eintritt. Es findet zwar immer noch eine Dieselanreicherung im Motorenöl statt, mit allen bekannten Nebenwirkungen (Schmierungsnighteile, Haltbarkeit ...), aber diese scheint bei weitem nicht mehr so dramatisch.

Leider scheinen die Nachteile für die erste Generation R5 TDI-Motoren mit serienmäßigem DPF umso gravierender. Neuere Motorenölanalyse dieser Motorengeneration können erneut einen Dieselanteil von über 21 % erreichen 🙌 !

Neben einer deutlichen Einschränkung des Alltagsnutzen und der Motorenhaltbarkeit wird sich auch der Gebrauchtwagenwert der betroffenen Fahrzeuge ins Bodenlose abstürzen.

Was nun?

VWN hüllt sich bislang in Schweigen.

Aus den Rückmeldungen lässt sich Unterschiedliches erkennen:

In Österreich wurden einzelne betroffene Fahrzeuge gewandelt (Porsche Austria halt).

Im T5-Board wurde davon berichtet, dass betroffene Gebrauchtfahrzeuge vom 😄 zu einem guten Preis in Zahlung genommen wurden, bzw. Leasingfahrzeuge ohne Komplikationen aus ihrer alten Vertragsbindung herauskamen (bei Neukauf eines anderen Fahrzeuges). Dies geschah alles immer wieder ohne irgendein "Schuld- oder Mängelgeständnis" und unkompliziert. 🤖

Andere versuchen dies über die Justiz zu klären. 🤖!

Schaun mehr mal. Ich wünsche allen Betroffenen viel Glück und hoffe, gute Tipps aus dem T5-Board übermittelt zu haben.

Gruß, centman04

Beitrag von „V2Treiber“ vom 18. Juli 2008 um 20:49

Hallo

Ich habe eine Info das VW die Düsepumpenelemente in den älteren Modellen mit nur einer Schraube befestigt hatte , ich könnte mir vorstellen daß, nach einer bestimmten Laufzeit die PD-Elemente Arbeiten auf Grund der Einseitigen befestigung und es dadurch zu undichtigkeiten der Dieselleitungen in den Sitzen der PD-Elemente kommt . Die Neuen Modelle sind mit 2 Schrauben gegenüberliegend befestigt.

Gruß Roland

Beitrag von „MKZ“ vom 19. Juli 2008 um 20:16

Hallo Centman04,

als R5 - Fahrer (Erstzulassung 09/2006 mit DPF) wird mir bei Deinen Schilderungen ganz heiß :(.

Ich habe derzeit noch 2.000 km bis zur 30.000 Inspektion zum Ende des 2. Jahres. Da ich bereits bei 15.000 km zum Ölwechsel war, sieht auch bei mir Longlife irgendwie anders aus



Ich werde sehen, welche Infos mein Freundlicher bereit hält.

Ich wünsche noch einen schönen Abend.

Viele Grüße

Marco

Beitrag von „TomR5TDI“ vom 22. Juli 2008 um 14:25

Zitat von MKZ

Hallo Centman04,

als R5 - Fahrer (Erstzulassung 09/2006 mit DPF) wird mir bei Deinen Schilderungen ganz heiß :(.

Ich habe derzeit noch 2.000 km bis zur 30.000 Inspektion zum Ende des 2. Jahres. Da ich bereits bei 15.000 km zum Ölwechsel war, sieht auch bei mir Longlife irgendwie anders aus  .

Ich werde sehen, welche Infos mein Freundlicher bereit hält.

Ich wünsche noch einen schönen Abend.

Viele Grüße

Marco

Alles anzeigen

Hallo Marco, ist der DPF serienmäßig?

Gruß Tom

Beitrag von „MKZ“ vom 22. Juli 2008 um 21:06

Hallo Tom,

bei meinem R5 handelt es sich bereits um das Modelljahr 2007, somit war der DPF serienmäßig verbaut.

Viele Grüße 😊

Marco