3.0 TDI Rücklaufleitung geplatzt, zu hoher Druck, DPF, Raildruck-Sensor, Druckhalteve

Beitrag von „RayBanana“ vom 3. August 2019 um 00:18

Hallo Marco und Boka,

vielen Dank für Eure Antworten.

Ich war überrascht, dass die Zusammenführung in der Rücklaufleitung eine Drossel hat. Es ist plausibel, dass diese Drossel verstopft oder defekt sein kann und so für einen zu hohen Druck in den beiden Rücklaufschläuchen an den Injektoren sorgt. Leider habe ich es nicht geschafft, diese Drossel zu öffnen oder die Schläuche abzuziehen.

Frage: gibt es diese Drossel auch einzeln zu kaufen?

Heute konnte ich die ersten Bauteile austauschen: Kraftstofffilter und Differenzdrucksensor. Der Filter war schon etwas schmutziger, als erwartet. Zum Differenzdrucksensor gab es eine Überraschung: am alten DDS war nur eine Leitung vom DPF angeschlossen! Die zweite Leitung vom DPF existiert hier gar nicht. Der zweite Anschluss vom DDS endet über einen kleinen Schlauch in der Luft... Und der DPF hat tatsächlich auch keinen zweiten Anschluss für eine Leitung zum DDS! Ich werde och verrückt(er).

Frage: wird bei meinem Modell der Differenzdruck zwischen dem Eingang des DPF und dem Umgebungsdruck gemessen???

Angelernt habe ich den neuen DDS, indem ich die Zündung für 5 Sekunden eingeschaltet habe und nach Ausschalten 40 Sekunden gewartet habe. Das habe ich dann 5 x wiederholt.

Ein kurze, behutsame Probefahrt hat leider keine Besserung gezeigt: der Motor ruckelt noch immer bei Standgas bzw. Leerlauf und die Leuchte DPF-Regenartion leuchtet noch immer. Stoff wollte ich nicht geben, da ich wieder einen zu hohen Druck in der Rücklaufleitung befürchtet habe.

Morgen werde ich versuchen, den Drucksensor und das Druckhalteventil auszutauschen.

Frage: muss ich diese beiden Teile auch anlernen? Wenn ja, wie?

Vielleicht kann ich auch noch eine Rücklaufleitung (inkl. Drossel) besorgen. Die Lübecker Autoteilehändler können frühesten in ca. zwei Wochen eine von Bosch besorgen. Und das Teil von VW kostet leider das doppelte...

Grüße
RayBanana