

Kaltstartprobleme

Beitrag von „toddel“ vom 2. Januar 2012 um 21:30

Hallo alle zusammen,

ich bin neu und lese schon eine ganze weile interessiert Eure beiträge.Ist echt ne super sache und sehr informativ dieses Forum.Habe mir vor zwei Monaten meinen lang ersehnten Traum erfüllt und mir einen T-reg gekauft,einfach ein Traum dieses Auto,allerdings wurde meine freude leicht getrügt durch Kupplungsprobleme (Bereits erneuert dank super tips im Forum)und teilweise Kaltstartprobleme.Es handelt sich hier um einen 2003er r-5,läuft super(wenn er läuft)manchmal aber nur wenn der Tank unter 3/4 voll ist muß ich 20 sec orgeln,dann springt er aber ohne Blöckern an und läuft super,auch keine Startprobleme mehr bis er wieder 10 Stunden steht oder der Tank voll ist.Schon komisch.Bin selber kfz mech.aber soetwas habe ich noch nicht erlebt.....habe schon ein paar sachen ausschliessen können,müsste ein Kraftsoffproblem sein,Filter neu,Rückschlagventiel eingebaut drosseklappe i.o.habe jetzt die Tandempumpe oder eine von den beiden Kraftstoffpumpen im Tank im verdacht.Frage ist: stimmt es das es zwei Pumpen im Tank gibt?Und hat schon mal jemand die Tandempumpe erneuert?VW sagt Motor raus und das muss doch auch so gehen,oder?????Ach ja die Werte der Pumpe-Düse sind wohl o.k.

Danke schon mal im voraus und lg aus Kiel.....

Beitrag von „aucky“ vom 10. Januar 2012 um 12:44

Hallo, das sind ziemlich wahrscheinlich die Injektordüsen. VW verbaut Stahldüsen, die sich bewegen, in einen Alumotorblock ein. Dort vereibt das Alu und der Diesel läuft langsam, aber sicher ab, sodass der Motor beim Starten keinen Diesel bekommt. Dieses Problem wird im Laufe der Zeit größer, bis der Motor einen Ölschlag bekommt. Reparatur mit Arbeit kostet ca. 5000.

Beitrag von „mako71“ vom 16. Januar 2012 um 11:23

... 5000 euro Reparaturkosten ? Also ein neuer Zylinderkopf ? Kann man dass nicht preiswerter machen ? Vielleicht irgendwie abdichten ? Und was ist ein Ölschlag ?

Danke !

Beitrag von „aucky“ vom 16. Januar 2012 um 21:27

Ölschlag = wenn der Kolben vom Zylinder in das Ölbad unterhalb eintaucht. Zuwenig Öl für den Motor ist nicht gut, umgekehrt, also zuviel Öl, zerstört ebenfalls den Motor. Beim Kippen des Fahrzeugs daher sofort Motor aus. Ist mir leider schon zweimal mit dem Traktor passiert. Erstmals Motor im Schreck laufen gelassen, eine schwarze Rauchwolke, dann musste ein neuer Motor rein --> Ölschlag. Kann man leider nicht abdichten, weil meist die Alupassungen Riefen im Metall aufweisen. Die O_Ringe, wenn sie neu sind helfen schon eine Zeit, aber keine Garantie für länger. Außerdem muss dabei sowieso der Kopf fast vollständig abmontiert werden, daher ist die billige Variante unter Umständen nach ein bis zweimal sowieso gleich teuer. Die Reparatur lasse ich bei einer freien Werkstatt durchführen, hier fühle ich mich leider besser aufgehoben, als beim Vertragsbastler in der Nähe. Dort ist es dazu noch etwas teurer...

Für die Motorauskennerprofis, ich habs so einfach wie möglich formuliert, bevor sich jemand beschwert (Ironie off)

Beitrag von „mako71“ vom 17. Januar 2012 um 15:48

... ok, also Pumpe Düse Elemente dichten hilft ? Habe ein Angebot für alle fünf in Höhe von rd. 600 €.

Jemand Erfahrung wie lange das (etwa) hält ? Nach zwei Leidenjahren werde ich mich von meinem eh innerhalb der nächsten paar Monate verabschieden !

(obwohl, mittlerweile ist er neuwertig ...)

Beitrag von „martin_v6“ vom 17. Januar 2012 um 16:59

[Zitat von aucky](#)

Hallo, das sind ziemlich wahrscheinlich die Injektordüsen. VW verbaut Stahldüsen, die sich bewegen, in einen Alumotorblock ein. Dort vereibt das Alu und der Diesel läuft langsam, aber sicher ab, sodass der Motor beim Starten keinen Diesel bekommt. Dieses Problem wird im Laufe der Zeit größer, bis der Motor einen Ölschlag bekommt. Reparatur mit Arbeit kostet ca. 5000.

Hallo aucky

Ein paar Sachen mußt du mir näher erklären.

Warum sollte aus einer Injektordüse die sich im Motorblock lockert/verreibt Diesel ablaufen?

Warum kommt es bei lockeren Düsen nicht vorher zu einem Verdichtungsproblem?

Müßte es nicht anfangs beim Startvorgang zu massiver Rauchbildung durch den eingetretenen Diesel kommen?

Weiters glaube ich bei solch masiver Ölverdünnung kommt es unweigerlich zum Totalschaden.

Weiters würde ich es als Ölschlag bezeichnen wenn zb. durch den Turbolader Öl in den Brennraum gelangt und genau so wie bei Wasserdurchfahrten über den Ansaugtrakt Wasser in den Brennraum gelangt und **Dort** zum Wasser- bzw Ölschlag führt.

Vielleicht kannst du etwas Licht ins Dunkel bringen 😊 nicht das einer das falsche Ende am Motor repariert 🛠️🔧

Viele Grüße Martin

Beitrag von „aucky“ vom 19. Januar 2012 um 09:55

Die Injektordüsen haben 3 O-Ringdichtungen und sitzen in einer Passung im Motorblock, der aus Alu gegossen wurde. Diese Düsen bewegen sich nur wenige mm nach unten, wenn Diesel von der Tandempumpe zur HDPumpe gedrückt wird. Beim Zündtakt wird der Diesel direkt in die Brennkammer durch die Injektoren eingespritzt, daher gibt es kaum ein Verdichterproblem, weil der Diesel vorher schon unter Druck gesetzt wurde. Der Diesel, der über die Überstromkanäle zurück in den Kreislauf fließen soll, tut dies aber nicht, sondern sickert an feinen Riefen (mit dem fingernagel spürt man das, wenn man darüber streicht) in die Motorwanne ab. Beim Starten raucht der Motor kurz blau, oder bei Volllast bergauf, und zwar meist dann, wenn der Motor am größten Drehmoment ist. Der Vorgang ist schleichend. Die genaue Funktionsweise müsste ein Mechaniker vor Ort erklären und zeigen. Die Details hat zum Beispiel meine freie Werkstatt gefunden. Daher möchte ich auch nicht alles bis zum Schluss erklären, aber wenn das Kaltstartproblem andauert, ist meist der Kopf im Eimer. Unter xxxxxx <http://www.kfz-schenk.com> * edit coala: Mailadresse entfernt, dafür ersatzweise Homepage verlinkt * in Julbach oder per Telefon KFZ Schenk, 4162 Julbach, Österreich, kann mehr Info eingeholt

werden. (Soll keine Werbung sein, aber als Hilfe dienen.)

Beitrag von „mako71“ vom 24. Januar 2012 um 16:32

so, wie es aussieht ist der Kopf hin. Super. Der Bosch Dienst hat zwar versucht die PDE abzudichten, scheint aber nicht funktioniert zu haben. Kann jemand abschätzen wie teuer es etwa werden wird, wenn ich einen nackten Zylinderkopf anliefern würde und alles umgebaut werden müsste. Kopf liegt auf ebay flammneu neu 999 Euro, allerdings nackt ohne Ventile etc.

Deweiteren, vielleicht hat sich der Mann mit der Ölkanne ja vertan, aber mein Touareg hatte 4 Liter zuviel Öl intus. Ist das ein Zeichen für einen defekten Zylinderkopf. Vermutung war, dass irgendwie diesel in den Ölkreislauf eintritt. Aber wie ???

mittlerweile kann ich nicht mehr. diese Karre bringt mich noch ins Irrenhaus.

Beitrag von „aucky“ vom 24. Januar 2012 um 17:50

Dass zuviel Motoröl drinnen ist, ist bei einem Kopfschaden normal. Umbau kostet dich ca. 5500€, mit Arbeit. Nackten Kopf kaufen bringt nix, weil du Spezialwerkzeug für diese Reparatur benötigst. Liefert VW direkt, alter Kopf muss zurückgesendet werden, ist Einsatz (Flaschenpfand?) darauf, und das nicht wenig. Daher ist es vermutlich klüger den gesamten Kopfkit zu kaufen. Ehrlich gesagt, den Touareg als zuverlässig  zu bezeichnen, ist vermessen. Idee und Konzept war beim Alten gut, Ausführung wenig zufriedenstellend. Trotzdem, in seiner Kategorie sicher einer der Besten (Geländegängigkeit, Zuglast beim Hänger). Der Neue, n...jedenfalls kein Touareg mehr.

Übrigens, ein Bekannter hat vor kurzem ebenfalls den Kopf bei VW wechseln lassen,  und über 8k bezahlt. Nennt sich Premiumkunde. (Die Prämie bekommt der Werkstattinhaber, der ausführende Mechaniker eh nicht).