

R5 Probleme gehen los -> unrunder Lauf nach dem Start, Dröhnen ab 160km/h...Hilfe

Beitrag von „TOURI_R5_TDI“ vom 27. Februar 2012 um 01:24

Hallo T Reg Freunde,

Ich fahre meinen 2004er R5 Touareg Automatic nun seit August 2011 und war bis vor kurzem sehr sehr zufrieden.

Ich habe jetzt knapp 106tkm runter. Nun aber fangen scheinbar die ersten Mängel an und ich hoffe sie werden

nicht zu teuer bzw mir evt noch einen Motorschaden fabrizieren!!??

Probleme wie folgt:

Problem 1

-Seit der extremen Kälte vor einigen Tagen, springt der Dicke zwar sofort an, läuft dann aber nach ca 1 Sekunde

scheinbar auf 4 Zylinder?? Er rüttelt sich und läuft dann echt unrund...

Es bleibt nicht lang so,denn kurz nach dem losfahren läuft er meist gleich wieder vernünftig...

Es gab aber auch schon Tage dann ist er, nachdem er wie ebend erwähnt wieder vernünftig lief rückfällig geworden und wieder in den 4 Zylinder Betrieb gegangen dann hab ich sofort Gas weggenommen....und nach kurzem warten ist er wieder auf allen 5 Zylindern gelaufen

Glühkerzen sind gewechselt, Ölwechsel hatte er auch bei knapp 100tkm mit longlife 2 Öl und er sieht auch Langstrecken.....Achso und einen Chip habe ich auch nicht drauf....dafür aber Unterdruckschlauch vom Agr abgezogen und dicht gemacht, sodass der Dicke nur Frischluft erhält

Nach heutigem Auslesen habe ich den Fehler Verbrennungsaussetzer Zylinder 3 gefunden und gelöscht...

Ich brauche jegliche Infos/Erfahrungswerte dazu von euch und auch ob ich durch mein vag com auch einspritzverhalten überprüfen bzw selber herausfinden kann ob sich das PD Element langsam verabschiedet oder es was anderes sein kann ggf mit norm werten etc.?? Wo sich der dritte befindet usw....

Problem 2:

Nachdem ich ein dröhnen auf der Autobahn bei knapp 160km/h bemerkt habe habe ich im Motorraum nach auffälligem geschaut und mir ist aufgefallen dass auf dem Turbolader eine

richtige Rußschicht vorhanden ist...

Ist da was bekannt, ob der Krümmer an einer bekannten Stelle reißt bzw sich verzieht und ob ich den dann schweissen lassen könnte zumal ich gelesen habe dieser soll aus Edelstahl sein.... Der Ausbau dürfte ja nicht das Problem sein wenn der Agr Kühler vornerrein entfernt wird oder??

Danke euch schonmal, ich hoffe auf kräftige Zuschriften zumal ich echt Angst vor einem Motorschaden habe :(....

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 05:30

Zitat von TOURI_R5_TDI

..dafür aber Unterdruckschlauch vom Agr abgezogen und dicht gemacht, sodass der Dicke nur Frischluft erhält

Hallo,

Somit verlierst du in DE die ABE, und wirst hier und in anderen Foren wohl kaum weitere verwertbare Antworten bekommen.

Wenn du in oben beschriebener Situation keine Warnmeldung vom Motor bekommst wie zb. "Abgas Werkstatt" will ich dir das auch nicht glauben 😏

Wenn du eh ein VCDS hast musst du dich halt mal schlau machen welche Messwertblöcke du auslesen sollst um an weitere Infos zu kommen oder einen Autoscan irgendwo öffentlich machen - aber mit dem AGR Fehler werden sich die Spezialisten (z.B.: bei den Dieselschraubern oder ähnlichen, aber da musst du erst mal einen Account bekommen **biggrin**) wiederum weigern.

Zitat von TOURI_R5_TDI

Nach heutigem Auslesen habe ich den Fehler Verbrennungsaussetzer Zylinder 3 gefunden und gelöscht...

Wiederum sehr "schlau".....

Schöne Grüße
Alevuz

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 06:14

[Zitat von TOURI_R5_TDI](#)

Wo sich der dritte befindet usw....

Dies wird bei einem Reihen 5 Zylinder nicht schwierig sein, also mal "zur Probe" an einer Hand von beiden Seiten jeweils bei 1 anfangen zu zählen und jeweils bei der 3 ein Kreuz mit einem Edding am entsprechenden Finger anbringen :biggrin:

SG
Alevuz

Beitrag von „TOURI_R5_TDI“ vom 27. Februar 2012 um 07:01

Ich muß mich nochmal korrigieren, denn der Unterdruck-Schlauch vom AGR ist doch dran nachdem ich heute morgen geschaut habe woher es aus dem Krümmer blöckert. Das müssen die Werkstatt Jungs beim Freundlichen beim letzten Service von allein gemacht haben.

Nun gut, ich hoffe auf weitere, diesmal hilfreiche Beiträge.....;)

Beitrag von „khclp“ vom 27. Februar 2012 um 07:09

Moin TOURI_R5_TDI

[Zitat von TOURI_R5_TDI](#)

....Nun aber fangen scheinbar die ersten Mängel an und ich hoffe sie werden nicht zu teuer

So etwas ueberlege ich mir vor dem Kauf eines solchen Fahrzeugs

[Zitat von TOURI_R5_TDI](#)

....Ölwechsel hatte er auch bei knapp 100tkm mit longlife 2 Öl

Hoffe mit 506.01 Oel denn das braucht deiner zwingend und duch das falsche Oel mit der Spezifikation 507.00 sind schon recht viele Motorschaeden entstanden und auch hier unter der SUCHE leicht nach zu lesen.

Es ist schon recht erstaunlich das du selber mit dem VCDS arbeitest, Fehler loescht (wenn nicht als sporadisch angezeigt)🤔 und dann fragst wo der 3te Zylinder beim Reihen 5 Zylindermotor ist, Unterdruckschlauch entfernst 🤖 ohne ueber die Notwendigkeit selbigen bescheid zu wissen.

Ueber die Kruemmerproblematik (wie beim T5) ist auch schon hinreichend berichtet worden und unter der Suche zu finden

Ich zweifel wirklich stark an dir und wuesste auch nicht wie dir hier zu helfen sein soll.

Ich wuerde dir aber doch wohl raten einen Fachmann einzubeziehen um zu sehen was schon alles verloren ist.

LG Kurt



Beitrag von „Ball“ vom 27. Februar 2012 um 07:52

[Zitat von TOURI_R5_TDI](#)

....zumal ich echt Angst vor einem Motorschaden habe :(....

Hallo TOURI_R5_TDI,

das glaube ich Dir nicht. Denn wer solche Experimente treibt der hat vor nix eine Angst.

Nix für Ungut. Aber erstmal die Fachleute ranlassen (wenn man sich nicht auskennt).

Gruß

Dirk

Beitrag von „NIUBEE“ vom 27. Februar 2012 um 08:15

[Zitat von Ball](#)

Hallo TOURI_R5_TDI,

das glaube ich Dir nicht. Denn wer solche Experimente treibt der hat vor nix eine Angst.

Nix für Ungut. Aber erstmal die Fachleute ranlassen (wenn man sich nicht auskennt).

Gruß

Dirk

+1...

Die Ursachen nicht genau kennen aber gleich mal richtig rumbasteln und das Posten und hoffen, dass per Ferndiagnose sich die Probleme auflösen.

Ne ne ne...

Ab zum 😊 und erstmal gucken woran das ganze liegen könnte.

Der wird aber von dem Gebastle nicht begeistert sein und alles ohne Gewähr erledigen...

Ne VCDS kann man nutzen um Fehler auszulesen aber bei Problemen erstmal alles löschen ist einfach nicht ratsam (außer man weiß was man da macht) da die Diagnose beim 😊 einfach erschwert wird, d.h. im Klartext für dich es wird teurer weil es mehr Zeit bedarf.

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 08:43

[Zitat von khclp](#)

Hoffe mit 506.01 Oel denn das braucht deiner zwingend und duch das falsche Oel mit der Spezifikation 507.00 sind schon recht viele Motorschaeden entstanden und auch hier unter der SUCHE leicht nach zu lesen.

Hallo,

Wobei immer wieder alle glauben das dies **nur** mit der LL2 Geschichte (welches der R5/V10 ohne DPF aber doch benötigt) etwas zu tun hat, **dabei aber unbemerkt** bleibt, daß immer noch reihenweise PDE's/PPDE's hoch gehen, den letzten den ich gesehen habe war ein V10, definitiv **Motorkennbuchstabe BLE** mit 2 abgelösten Plasmabeschichtungen, 1 mal Loch im Kolbenboden und auch mit 3 kaputten PDE's mit völlig unplausiblen Spritzbildern der Düsen und einer katastrophalen Laufruheregulung welche dem Besitzer schon !!! mehrmals !!! (über einen Zeitraum von 2 Wartungsintervallen, also ca 50.000 km) vor dem Motorschaden durch den Freundlichen mitgeteilt wurde und im !!! DRINGEND !!! angeraten wurde die betroffenen PDE's zu wechseln.....

Motorschäden mit Löchern in den Kolbenböden speziell bei (getunten) 174 PS R5 am 3/5 Zylinder kommen mal sicher nicht immer vom falschen Öl sondern auch von defekten PDE's.

Ein Zusammenhang zwischen Lager/Nockenwellenschäden(für Ventile und PDE's) und einer Ölverdünnung welche dazu noch oft übersehen (wenn man nicht gerade in einer guten Fach oder Freien Werkstatt ist) oder entsprechend falsch interpretiert wird, ist aber auch denkbar da die Schmierfähigkeit bei hohem Dieseleintrag >1,5% halt deutlich abnimmt und die Motoren auf Euren BAB deutlich unter Last laufen um mit dem Verkehr mitzuschwimmen 🙄 !

Das regelmäßige Auslesen der Laufruheregulungen und der Schaltzeitabweichungen der PDE's sind hierbei obligatorisch und anzuraten !

SG
Alevuz

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 09:26

[Zitat von TOURI R5 TDI](#)

Ich muß mich nochmal korrigieren, denn der Unterdruck-Schlauch vom AGR ist doch dran nachdem ich heute morgen geschaut habe woher es aus dem Krümmer blöckert. Das müssen die Werkstatt Jungs beim Freundlichen beim letzten Service von allein gemacht haben.

Mensch TOURI_R5_TDI,

Wenn du keinen Schwxxx in der Hose hast um hier zu sagen : Die AGR Geschichte wusste ich halt nicht, sorry ich machs wieder drauf,.....und jetzt noch alles auf den Freundlichen zu schieben..... dann lass es einfach, ganz blöd sind wir hier auch nicht !

Zu welchen Zweck kaufen sich Personen wie Du wohl ein Diagnosegerät ? Ja genau, um solche Fehler im Sinne eines "Milchbubis" zu löschen um dann zu hoffen das die Kiste dadurch 40 PS mehr hat um damit auf der linken Spur mit den ganz Großen mithalten zu können..... Deine Kenntnisse von diesem Gerät hast du ja schon deutlich mit Deinen Postings zur Geltung gebracht !

Sei mir nicht böse aber dein Neustart hier im Forum ist recht wackelig !

Aber du kannst ja noch dazu lernen und es im Anschluss besser machen nach dem Motto: Die Einen lernen es früher, die Anderen später und Einige gar nicht !

SG

Alevuz

Beitrag von „khclp“ vom 27. Februar 2012 um 09:41

Zitat von alevuz

.....Wenn du keinen Schwxxx in der Hose hast um hier zu sagen : Die AGR Geschichte wusste ich halt nicht, sorry ich machs wieder drauf,.....und jetzt noch alles auf den Freundlichen zu schieben..... dann lass es einfach, ganz blöd sind wir hier auch nicht

Hallo Alevuz

locker bleiben und nicht gleich so schiessen. Er meint bestimmt das der 😊 es beim letzten Besuch wieder draufgemacht hat (was ja auch Sinn macht. Fachwerkstatt)

LG Kurt



Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 10:02

[Zitat von khclp](#)

Hallo Alevuz
locker bleiben und nicht gleich so schiessen.

ich bin ja eh schon wieder ruhig und runter auf +-2,8mg/H wie die PDE des Kollegen 😊!!

Schönen Tag
Alevuz

Beitrag von „TOURI_R5_TDI“ vom 27. Februar 2012 um 16:24

Ja Jungs, ganz ehrlich kann es einem schon ganz anders werden wenn ich mich so durch eure teilweise

sehr anmaßenden Antworten lese. Da wird ohne Rücksicht auf Verluste unterstellt und teilweise versucht bloß zu stellen ohne auf die eigentlichen Fragen zu achten.

Niveau ist vorallem bei dir **ALEVUZ** sehr groß geschrieben und vorallem versuchst du Einstellungen irgendwelcher Jugendlicher die sich sich günstig einen R5 holen und versuchen alles Raus zu holen ohne Rücksicht auf Verluste oder Defekten auf mich zu projizieren.

Nun gut, um mal eins klarzustellen, mein Touareg ist mehr als gepflegt, war bisher nur bei VW zum Service und auch meinerseits besteht keinerlei Scheue vor dem Freundlichen sowie vor Kosten die entstehen wenn jetzt was kaputt ist. Und wie auch schon erwähnt er bekommt das Öl welches vorgeschrieben ist und das vom Freundlichen, für die die es überlesen haben. Er wird immer warm gefahren und auch nicht geheizt.

Zum Thema Unterdruckschlauch fürs AGR, wurde dieses sogar von einem VW Mitarbeiter geraten mit der Information dass dadurch die PDE s nicht so schnell verkoken auch wenn dadurch der CO2 Ausstoß nicht ganz mehr in der Orginalnorm liegt. Wenn einer gegenteiliges weiß dann möge er dies berichtigen.

Der Fehler im M Steuergerät wurde im übrigen notiert und dann gelöscht sodass beim nächsten Mal wieder gelesen weden kann zumindest falls er wieder einen Fehler hat. Nach dem Kaltstart heute morgen wird dass wohl auch wieder der Fall sein.

Nun gut, mit Hinweisen zum Freundlichen zu fahren wurde mir sehr geholfen. Schauen wir mal was die Kollegen meinen.....👉👈

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 21:08

Hallo,

Ich werde mir gleich ein Loch in die Erde graben und mich reinsetzen !

Aber zurück zu Deinem Problem:

Wenn Dir dein Freundlicher zum Verschließen des AGR rät, ist es seine Sache, die Werte der PDE werden dadurch sicher nicht besser, evt. setzt sich dein AGR und die Saugrohrklappe damit weniger zu, aber das geht nicht von heute auf morgen sondern dauert seine Zeit ! Egal wie es ist, die ABE in DE ist damit weg, ist mir als Österreicher sowieso wurscht ! Einen effektiven Nutzen wirst du damit nicht erzielen können, eine zusätzliche Fehlermeldung aber fast sicher. Da eine Menge JUNGER Leute in DE die gleiche Vorgehensweise an den Tag legen, liegt die Vermutung nahe oder - zumal du ja geschrieben hast das AGR vor dem ersten Startproblem verschlossen zu haben um dem Motor was Gutes zu tun ? Wenn ich es falsch gelesen und verstanden habe kannst mich ja korrigieren !

Eine Fehlermeldung wie diejenige die du gelöscht hast, zeugt leider nicht gerade davon das du dich gut damit auskennst, zumal die Zylindersuche ja auch schon Probleme bereitet.

Allgemein kannst du dir bei Erwin (eine Datenbank von VW) zu geringen Kosten Informationen zu allen möglichen Themen runterladen.

Ein VAG Com ist ja nicht gerade günstig in der Anschaffung ? Was möchtest denn damit (noch) alles unternehmen ?

Zum Thema Öl (LL2/LL3) sollte man keinem Freundlichen die Hand reichen, viele kennen sie in dem Durcheinander einfach nicht mehr aus.

Wie ich beschrieben habe gibt es dazu leider noch die Ölverdünnungsgeschichte, die die Motoren bei zügiger Fahrt gar nicht abkönnen.....und du dies in der Geschichte eines Fahrzeuges nicht erkennen kannst.....

Du solltest dir auf jeden Fall mal die Laufruheregung und die Schaltzeiten deiner PDE ansehen, findest du im Motorstg. Messwertblock 13 und 23

Wenn bei der Laufruheregung eines PDE (in deinem Fall die des 3. Zylinders) aus der Reihe fällt ist es erst mal nicht gut, sofern alle anderen Parameter des Motors OK sind.

Eine Kompressionsmessung oder eine Untersuchung mit einem Endoskop wird auch nötig sein, wenn dann die Plasmabeschichtung weg ist wird es richtig unangenehm dh. der Block ist kaputt; Instandsetzung: keine Chance ! Kosten für dich: mehrere 1000 Euro !! Damit fast ein wirtschaftlicher Totalschaden für dein Fzg !

Das solltest du aber bei laufenden Motor hören können, hört sich nach einem "Kolbenkipper" an, somit recht deutlich "anders" als der Rest und in einer anderen Frequenz, evt. hast du damit auch einen recht hohen Motorinnendruck, wenn dir dabei der Ölmessstab rausgedrückt wird würde es wiederum dazu passen !!

Wenn Du etwas Glück hast ist es nur ein PDE das kaputt geht oder noch besser neu abgedichtet werden muss. Leider ist der R5/V10 ein kleines Sensibelchen und nicht gerade der beste Motor von VW ! Vollgasfest sind die Teile MEINER Ansicht nach sowieso NICHT - leider oft ein Problem bei euch in DE wo viele T5 und auch Tregs R5/V10 recht zügig unterwegs sind (wie du mit >160 km/h)!!!

Daran herum zu basteln ohne genaue Kenntnis bringt rein gar nix !

Das ich manchmal etwas harsch bin (mit dem Milchbubi oä.), kann sein, solltest du aber nicht persönlich nehmen, wenn doch: SORRY !!!

SG
Alevuz

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2012 um 21:35

Nachtrag zu meinem vorigen Beitrag:

TOURI_R5_TDI,

Wenn du ganz großen Glück hast, ich würde es dir wünschen, ist nur ein Hydro kaputt oder undicht, da er ja nach wenigen Sekunden "normal" läuft ?

Nachtrag zur Laufruheregung: Meiner hat auf allen Zylindern etwa +-0,7 mg/Hub, der Range geht bis +-2,8 mg/Hub, mehr wie +-1,5 mg/ Hub sind schon recht eindeutig, zusammen sollen sie etwa wieder Null ergeben....)

An diesem Beitrag kannst du erkennen das mir Dein Problem nicht ganz wurscht ist, im Gegenteil ich befasse mich seit geraumer Zeit recht intensiv mit dem Thema der R5/V10 Motoren und habe schon einige von den Teilen in den Fingern gehabt !

Schönen Abend und "Kopf hoch"
Alevuz

Beitrag von „DerMeerdorfer“ vom 9. März 2012 um 13:01

Hallo zusammen,

habe interessiert die Schilderungen mit den undichten / defekten PDEs gelesen. Mein Dicker (R5, 2004) hat jetzt 106.000km auf der Uhr und möchte gerne in 1200km zur Inspektion. Werden hier die PDEs geprüft und die Laufruheregung automatisch kontrolliert, oder sollte ich das gesondert in Auftrag geben?

Viele Grüße

Stefan

Beitrag von „t-ray“ vom 9. März 2012 um 13:18

Wenn Du das geprüft haben willst, musst Du das extra in Auftrag geben. Aber frag vorher nach den Kosten, bevor Du nach umkippst!

Hast Du denn Probleme bzw begründeten Verdacht dass etwas nicht stimmt?

Beitrag von „alevuz“ vom 9. März 2012 um 18:00

Hallo,

Also mit VAG Com die Laufruheregung auszulesen dürfte nicht mehr wie 5 Euro für die Cafe Kasse kosten !

Solange er gut startet, auch nach längerer Standzeit dürfte nicht viel kaputt sein.

Die Laufruheregung ist nur aussagekräftig wenn alle anderen Parameter in Ordnung sind, dh. wenn man ein VCDS oder ähnliches hat kann man sich ja einen Trend erarbeiten.

Schönes Wochenende

Alevuz

Beitrag von „DerMeerdorfer“ vom 12. März 2012 um 08:58

Hallo Reimund,

Kaltstart ist in Ordnung, springt sofort an. Wenn er mal übers Wochenende gestanden hat, kommt es so vor, als ob er nicht richtig Gas annimmt. Die Beschleunigung ist so, als wenn jemand mit einer Gummischnur hinten gegenhält. Ist aber nur so ein Gefühl, ob es messbar ist, weiß ich nicht, denn auf Geschwindigkeit kommt er. War es auch noch richtig feucht, kommt die Warnmeldung "Bremsassistent Werkstatt", aber nur einmal. Nach Zündung aus und neu starten ist es dann weg. Mein Haus und Hofschrauber meinte, es könne der Luftmengenmesser sein. Fehlerspeicher hat er ausgelesen, steht ein unerkannter Fehler drin. Ist sein Gerät wahrscheinlich inkompatibel. Da ich jetzt in 1000km sowieso zum Service in die Vertragswerkstatt muss, habe ich erstmal nichts weiter unternommen. Möchte mich vorher nur informieren, was man dabei mit in Auftrag geben könnte, wenn der Freundliche eh dabei ist. Als technisch Unwissender würde ich vermuten, dass die Verstellung des Laders "hängt", ist wahrscheinlich so nicht möglich, aber so fühlt es sich an.

Bin für alle Ideen dankbar.

Viele Grüße

Stefan

p.s Wie gesagt R5, 2004, 106.000km, nachgerüsteter DPF

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 14:40

hallo alevuz ich wollte mit einem diagnose gerät die sollwerte der pde überprüfen kannst du mir die vllt besorgen habe einen r5 motor 128kw bj 11.11.2004 wäre echt nett danke im voraus mfg

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Januar 2013 um 15:22

--> der Range geht bis +-2,8 mg/Hub

Motor dabei WARM - kalt laufen die alle wie ein Sack Muscheln !

Alevuz

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 15:26

Zitat von alevuz

--> der Range geht bis +-2,8 mg/Hub

Motor dabei WARM - kalt laufen die alle wie ein Sack Muscheln !

Alevuz

also paramter beim fahren giebt der fünfte zylinder leichte abweichungen zu 1-4 meist du ich sollte den 5 zylinder tauschen weil es sind minimale aweichungen

also ich möchte nur eig wissen wie es kommt das ich diesel in der ölwanne habe habe die tandempumpe erneuert daran lag es nicht ich wäre dir sehr sehr dank bar wenn du mir dazu infos sagen könntest

Beitrag von „coala“ vom 19. Januar 2013 um 15:49

Zitat von Touareg Fahrer

also paramter beim fahren giebt der fünfte zylinder leichte abweichungen zu 1-4 meist du ich sollte den 5 zylinder tauschen weil es sind minimale aweichungen

also ich möchte nur eig wissen wie es kommt das ich diesel in der ölwanne habe habe die tandempumpe erneuert daran lag es nicht ich wäre dir sehr sehr dank bar wenn du mir dazu infos sagen könntest

Servus,

sag mal, hat deine Tastatur auch Punkt, Komma und eine Umschalttaste? Lies dir das komplett zusammenhängende Geschreibsel, dazu komplett in Kleinbuchstaben, bitte mal selber durch 🙄

Nix für ungut, aber hier im Forum legen wir einen gewissen Wert auf eine halbwegs vernünftige Schreibweise und ab und an mal ein Großbuchstabe erleichtert die Lesbarkeit ungemein, was letztlich dir selbst zu Gute kommt, denn nicht wenige User haben schlichtweg keine Lust, so etwas in der Form überhaupt noch zu lesen...

Danke fürs beachten und Grüße
Robert

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Januar 2013 um 15:49

LEERlaufruheregelung sagt schon der Name: Es werden damit die Unterschiede in den Zylindern im **LEERlauf** ausgeglichen !

Wenn es sicher sicher nicht wieder die Tandempumpe ist, dann wäre die Dichtungen der PDE zu erneuern..... Ob dies der Fall ist kannst du mit einer Kraftstoffdruck Prüfung nach Abstellen des Motors herausfinden !

"meinst du ich sollte den 5 zylinder tauschen weil es sind minimale aweichungen:"

?????

Möchtest du die Laufbüchse die der R5 ja gar nicht hat tauschen oder das PDE oder die Dichtungen des PDE oder die Kolbenringe oder Kolben und Pleuel oder doch die Hydros und die Ventile und/oder Nockenwelle oder Rollenkipphebel???? 🙄

Irgendwie erinnert mich das Ganze hier wieder an den Themenstarter.....

SG
Alevuz

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 15:54

[Zitat von coala](#)

Servus,

sag mal, hat deine Tastatur auch Punkt, Komma und eine Umschalttaste? Lies dir das komplett zusammenhängende Geschreibsel, dazu komplett in Kleinbuchstaben, bitte mal selber durch 🤪

Nix für ungut, aber hier im Forum legen wir einen gewissen Wert auf eine halbwegs vernünftige Schreibweise und ab und an mal ein Großbuchstabe erleichtert die Lesbarkeit ungemein, was letztlich dir selbst zu Gute kommt, denn nicht wenige User haben schlichtweg keine Lust, so etwas in der Form überhaupt noch zu lesen...

Danke fürs beachten und Grüße
Robert

Servus,

Na kla hat die Tastatur Punkt und Komma. Aber verstanden hast du mich doch oder?
und habe eigentlich auf eine Antwort gehofft und nicht eine rechtschreib Prüfung.

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 16:04

[Zitat von alevuz](#)

LEERlaufruheregelung sagt schon der Name: Es werden damit die Unterschiede in den Zylindern im **LEERlauf** ausgeglichen !

Wenn es sicher sicher nicht wieder die Tandempumpe ist, dann wäre die Dichtungen der PDE zu erneuern..... Ob dies der Fall ist kannst du mit einer Kraftstoffdruck Prüfung nach Abstellen des Motors herausfinden !

"meinst du ich sollte den 5 zylinder tauschen weil es sind minimale aweichungen:"

?????

Möchtest du die Laufbüchse die der R5 ja gar nicht hat tauschen oder das PDE oder die Dichtungen des PDE oder die Kolbenringe oder Kolben und Pleuel ????



Irgendwie erinnert mich das Ganze hier wieder an den Themenstarter.....

SG

Alevuz

Alles anzeigen

Alevuz Danke für deine Hilfe, ich meine im 5Zyl die PDE

Dichtung der PDE sind Alle neu.

Tandempumpe ist 2 Wochen alt und schon wieder Diesel in der Ölwanne .. da bin ich mir sicher das die es nich ist. VW werkstatt hatte mir empfohlen die Kompression zu messen Für 250 euro. Mein Diagnose Gerät von Gutmann kanns nicht.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 19. Januar 2013 um 16:14

[Zitat von Touareg Fahrer](#)

Servus,

Na kla hat die Tastertur Punkt und Komma. Aber verstanden hast du mich doch oder?

und habe eigentlich auf eine Antwort gehofft und nicht eine rechtschreib Prüfung.

Guten Tag,

bei der Rechtschreibprüfung bist du zweimal durchgefallen.

Die Frage habe ich inhaltlich nicht verstanden.

Das Schriftbild hat hierbei sicherlich geholfen.

Oben rechts im Menue gibt es ein Schaltbild mit ABC, das die Rechtschreibprüfung auslöst.

Der Einsatz hilft eventuell verständlich, lesbar zu schreiben.

Das nützt natürlich auch nicht, falls die Grundkenntnisse nicht ausreichend vorhanden sind.

Sollte dies der Fall sein, bitte ich bereits jetzt meine Zeilen zu entschuldigen.

Gruß

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 16:18

[Zitat von dreyer-bande](#)

Guten Tag,
bei der Rechtschreibprüfung bist du zweimal durchgefallen.
Die Frage habe ich inhaltlich nicht verstanden

Gruß



Danke für deine Aufmerksamkeit 🙏

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Januar 2013 um 16:47

Hallo,

Die Kompression zu messen ist NICHT erforderlich wenn nicht der betroffene Zylinder / PDE Element auf +2.8 mg/H ist oder festhängt!

Dies ist auch die normale Vorgehensweise der VW Werkstatt und steht so im Rep. Leitfaden.

Hast du schon mal die PDE's mit VCDS auf die Schaltzeiten hin überprüft oder den Status der Elemente untersucht (z.B: Fehler Stromkreis, Fehler Magnetventil oä.)

In diesem Zug wäre auch mal ratsam an den PDE Kabelbaum zu denken!

Der macht nicht nur bei den 4 Zylindern Probleme - warum nicht auch bei den 5er und 10 ern, die Konstruktion des Kabelbaums ist gleich (bescheiden) !!!..... dabei muss ja eh ab...)

Zylinderkopfhaube abmachen und Hydros, Nockenwelle, PDE Einstellschrauben, Rollenkipphebel und am besten noch die Nockenwellenlager überprüfen und Glühkerzen testen.....(hat jetzt aber nichts mit dem Problem deiner Ölzunahme zu tun.....)

SG

Alevuz

Beitrag von „Touareg_Fahrer“ vom 19. Januar 2013 um 16:54

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/16178-r5-probleme-gehen-los-unrunder-lauf-nach-dem-start-dr%C3%B6hnen-ab-160km-h-hilfe/>

Zitat von alevuz

Hallo,

Die Kompression zu messen ist NICHT erforderlich wenn nicht der betroffene Zylinder / PDE Element auf +2.8 mg/H ist oder festhängt!

Dies ist auch die normale Vorgehensweise der VW Werkstatt und steht so im Rep. Leitfaden.

Hast du schon mal die PDE's mit VCDS auf die Schaltzeiten hin überprüft oder den Status der Elemente untersucht (z.B: Fehler Stromkreis, Fehler Magnetventil oä.)

In diesem Zug wäre auch mal ratsam an den PDE Kabelbaum zu denken!

Der macht nicht nur bei den 4 Zylindern Probleme - warum nicht auch bei den 5er und 10 ern, die Konstruktion des Kabelbaums ist gleich (bescheiden) !!!..... dabei muss ja eh ab...)

Zylinderkopfhaube abmachen und Hydros, Nockenwelle, PDE Einstellschrauben, Rollenkipphebel und am besten noch die Nockenwellenlager überprüfen und Glühkerzen testen.....(hat jetzt aber nichts mit dem Problem deiner Ölzunahme zu tun.....)

SG

Alevuz

Alles anzeigen

Danke trotzdem
was heißt VCDS?

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Januar 2013 um 18:47

.....es gäbe da ja auch noch Google.....

aber was solls:

[TABLE='width: 100%']

[tr][td]

[TABLE='width: 100%']

[tr]

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/16178-r5-probleme-gehen-los-unrunder-lauf-nach-dem-start-dr%C3%B6hnen-ab-160km-h-hilfe/>

[TD='class: pageHeading']**VCDS /OBD2 Profi-Diagnose KKL+CAN**[/h]
Richtig viel Ahnung von deiner ganzen Misere hast du nicht oder ?

Schönes Wochenende

Alevuz

[/tr][td][tr][tr]

[/TABLE]

[/TD]

[/tr]

[/TABLE]

[TABLE='width: 100%']

[/TABLE]

Beitrag von „Snowman24“ vom 20. Januar 2013 um 23:37

Hallo miteinander,

bitte steinigt mich jetzt oder tut sonst irgendetwas mit mir.

Ich hatte einen Touareg R5TDI (leider durch PDE-Platzer und somit Loch im Kolbenboden, bei ca. 180km/h gestorben) und davor einen Passat 3B 2,5TDI.

Bei beiden Fahrzeugen hatte ich die AGR komplett mit einem Blech verschlossen (Tip eines sehr großem und bekannten Fahrzeugtuners aus meiner Nähe).

Nachteil(e): Motor wird anfangs nicht so schnell warm (nur der V6TDI - der R5 hatte ja Stand-/Zusatzheizung), Betriebserlaubnis erlischt

Vorteil(e): "Turboloch" vermindert (ganz besonders beim V6TDI), kein verrußen mehr der gesamtem Ansaugwege (Abstellklappe, Ansaugbrücke usw.), kein Verkoksen der Einspritzventile/Einspritzdüsen und PDE's mehr,

erwiesenermaßen mehr Leistung (gemessen auf dem Prüfstand - vor/nach verschließen der AGR), keine Probleme mehr mit Verkoksen des AGR-Ventils, jenseits von 150tkm

UND: im Zusammenhang mit angepasstem Chiptuning (R5TDI von 174PS auf 204PS - V6TDI 2,5I - von 150PS auf 186PS) erwiesenermaßen weit geringere Rußpartikel im Abgas (Aussage des TÜV's bei jeder AU: die Werte sind so gering, da könnte man meinen, es ist ein Rußpartikelfilter

verbaut - der aber auch nicht verbaut war!).

Und dazu möchte ich noch sagen: Die Abgaswarnleuchte bzw. ein Eintrag im MSG bzgl. Abgaswerte gibt es nur sehr selten. Der R5TDI ohne DPF oder mit nachgerüsteten DPF macht hier sicher keinen Eintrag (Keine Messsonde im Abgassystem!) und der V6TDI bis 07/2002 (MKB: AKN/AFB) genauso wenig!

Kurzgesagt - diese ganze AGR-Politik ist ein absoluter Schwachsinn. Es ist erwiesen, dass die Motoren - ganz besonders jene aus dem VAG-Konzern - auch ohne irgendwelcher DPF oder sonstiger Dinge, wie AGR, nur durch richtiges Motormanagement - und damit meine ich eine genaue Anpassung des jeweiligen MSG - schon sehr sauber laufen können.

Aber da ja alle einen DPF und ein AGR haben müssen..... mehr sage ich hierzu nicht mehr... jeder kann sich hier seinen Teil denken.

Kurzum - mein derzeitiger T. mit dem V8 Benziner und LPG braucht solch einen Quatsch gott sei Dank gar nicht.

Und jetzt zerplückt mich bitte deswegen.

Zum eigentlichen Thema sei gesagt: Bitte unbedingt die Leerlaufregelung anschauen - ich glaube MWB 13 und 14 im Motorsteuergerät.

Wenn dort nicht ein Wert sehr stark aus der Reihe schlägt, sind zumindest - ziemlich sicher - die PDE's intakt.

Was beim R5TDI auch sehr gerne mal sein kann, wie es auch schon mein Vorredner "Alevuz" angesprochen hat, ist der Kabelbaum zu den PDE's im Zylinderkopf.

Wobei 106TKM ist eigentlich nicht viel.

Also ToDo:

Mit dem VCDS oder in einer freien Werkstatt oder beim Freundlichen die Leerlaufregelung anschauen lassen.

Wenn okay - Glückerzen prüfen lassen

Wenn die auch okay sind - Kompression bitte prüfen lassen - gerade Zylinder 3 unbedingt genau beobachten.

Dann bitte hier die Ergebnisse hier wieder melden.

Zum Dröhnen ab 160km/h: Du brauchst einen neuen Abgaskrümmer.

Dieser reißt am Wellrohr zum Flansch, dort wo der Turbolader angeflanscht ist, ein bzw. irgendwann ganz ab.

Selbst wechseln geht, wenn Du ein guter Schrauber bist. Das Teil kostet rund 450,- EUR mit Krümmerdichtung usw.

Arbeitszeit ca. 4-5 Stunden.

Aber wechsele den Krümmer bald - hier ist definitiv Gefahr im Verzug!

Viele Grüße und Viel Glück

Marcus

P.S. und vielen hier sei mal gesagt, es kann doch jeder mit seinem T. tun und machen, was er will. Deswegen wollt Ihr jemanden davon ausschließen, Eure Hilfe anzubieten? Warum gibt es dann ein Forum?

Beitrag von „juma“ vom 21. Januar 2013 um 18:38

[OT]Servus,

[Zitat von Snowman24](#)

[...]

P.S. und vielen hier sei mal gesagt, es kann doch jeder mit seinem T. tun und machen, was er will. Deswegen wollt Ihr jemanden davon ausschließen, Eure Hilfe anzubieten? Warum gibt es dann ein Forum?

habe ich nicht verstanden. Was willst du uns damit sagen?[/OT]

Beitrag von „Snowman24“ vom 23. Januar 2013 um 11:51

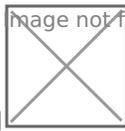
Hallo,

das bezog sich auf diesen Teil des Threads:

Zitat

AW: R5 Probleme gehen los -> unrunder Lauf nach dem Start, Dröhnen ab

160km/h. Hilfe [INDENT]



Zitat von **TOURI_R5_TDI**

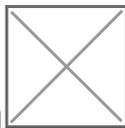
..dafür aber Unterdruckschlauch vom Agr abgezogen und dicht gemacht, sodass der Dicke nur Frischluft erhält

Hallo,

Somit verlierst du in DE die ABE, und wirst hier und in anderen Foren wohl kaum weitere verwertbare Antworten bekommen.

Wenn du in oben beschriebener Situation keine Warnmeldung vom Motor bekommst wie zb. "Abgas Werkstatt" will ich dir das auch nicht glauben 🙄

Wenn du eh ein VCDS hast musst du dich halt mal schlau machen welche Messwertblöcke du auslesen sollst um an weitere Infos zu kommen oder einen Autoscan irgendwo öffentlich machen - aber mit dem AGR Fehler werden sich die Spezialisten (z.B.: bei den Dieselschraubern oder ähnlichen, aber da musst du erst mal einen Account bekommen :biggrin:) wiederum weigern.



Zitat von **TOURI_R5_TDI**

Nach heutigem Auslesen habe ich den Fehler Verbrennungsaussetzer Zylinder 3 gefunden und gelöscht...

Wiederum sehr "schlau".....

Schöne Grüße
Alevuz[/INDENT]

Alles anzeigen

Ich denke, wir sind hier alle in diesem Forum, um Informationen auszutauschen und um Hilfe zu bekommen oder um Hilfe bzw. Unterstützungen zu geben, wenn jemand ein Problem hat.

Wenn einer an seinem T. schon herumgebastelt hat "Thema AGR", dann ist das doch seine Sache, ob er mit den Folgen der erloschenen BE zu kämpfen hat, oder nicht.

Er hat sich an das Forum gewandt, da er Hilfe wegen eines anderen Problems gesucht hatte und bekommt dann diese Antwort: **Somit verlierst du in DE die ABE, und wirst hier und in anderen Foren wohl kaum weitere verwertbare Antworten bekommen.**

Ist das nun fair oder nicht?

`Grüße

Marcus

Beitrag von „alevuz“ vom 23. Januar 2013 um 15:45

Hallo,

Also ganz kapier das hier jetzt nicht:

1. War oder ist "TOURI_R5_TDI" schon ein spezieller Fall ! Ehrlich war meiner Ansicht nach keine seine Antworten und Ausreden !

2. Hatte ich auch mal geschrieben das mir das als Österreicher sowieso wurscht ist ! Jedoch kann man jemanden wohl darauf hinweisen bevor er doof beim TÜV steht oder in einer Polizeikontrolle den Wagen dann irgendwo vorführen muss, da kennt Eure Polizei wenig Spaß --
> siehe die nicht rechtmäßigen Beschlagnahmungen von Motorrädern wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen am Sudelfeld in Oberbayern !

3. Sorry das dir keiner **vor** deinem Motorschaden gesagt hat das die Kombination aus Chip, AGR verschließen und dem 174 PS R5 TDI fast sicher genau zu deinem Schadensbild führt ! Warum du ein Loch im Kolbenboden hattest, darüber kannst du dir mal Gedanken in Verbindung mit der Einspritzmenge, O2 Gehalt der angesaugten Luft, den Blödsinn (durch

veränderte Kennlinien) welchem der Chip vorgaukelt, durch das AGR normalerweise zugeführte Abgas und der daraus resultierenden Verbrennungstemperatur sowie noch einigen anderen Parameter Gedanken machen ! Das PDE war es mit großer Sicherheit mal nicht auch wenn dir das jeder klar machen will !

Das alles dürfte auch ohne TÜV Abnahme geschehen sein!

Und im Allgemeinen soll jeder die Wahrheit abkönnen.

SG
Alevuz

Beitrag von „Snowman24“ vom 23. Januar 2013 um 16:07

Hallo,

ich möchte darauf jetzt bitte nicht noch weiter eingehen.

Es war lediglich eine "grundlegende Feststellung", wie "TOURI_R5_TDI" hier "behandelt" wurde.

Aber egal - es sollte nur als kleiner Hinweis gedacht sein.

Sicher gebe ich Dir recht, dass das "überzüchten" des R5TDI auch mit Schuld war, warum es zum Schaden kam.

Dennoch ist in meinem Fall das PD-Element geplatzt - das war sehr deutlich zu sehen.

Nebenbei hatte es sich auch sehr tief in den Zylinderkopf eingearbeitet.

Warum es dann im Endeffekt geplatzt ist, darüber kann man jetzt nur spekulieren.

TÜV-Eintrag? - Sehr wohl! Die Leistungssteigerung als solches selbst war eingetragen! In wie weit und was diese beinhaltet - weiß ich nicht, was dem TÜV da wirklich alles übermittelt wurde.

Das ganze Thema ist schon fast 3 Jahre her und der Wagen fuhr oder fährt sogar noch (ich weiß es nicht), in Weißrußland (der Käufer hatte mir berichtet, dass sie einen neuen Kolben einsetzen und den Kopf tauschen).

Fühl Dich bitte nicht "auf den Schlips getreten", aber meiner Meinung nach sollte man ab und zu trennen, was man selbst von irgendwelchen Tuningmaßnahmen und der eventuellen dadurch erschlischenden BE hält - und einfach nur versuchen zu helfen - was Du ja dann anschließend noch sehr wohl getan hast.

Thema abgeschlossen?

Grüße nach Österreich

Marcus

P.S. Dumme Frage, da ich am vergangenen Wochenende in Österreich war - weißt Du, warum in ganz Österreich nur ca. 20 LPG-Tankstellen verfügbar sind? Bei Kufstein zumindest, ist weit und breit keine! 😞

Beitrag von „alevuz“ vom 23. Januar 2013 um 16:33

[Zitat von Snowman24](#)

P.S. Dumme Frage, da ich am vergangenen Wochenende in Österreich war - weißt Du, warum in ganz Österreich nur ca. 20 LPG-Tankstellen verfügbar sind? Bei Kufstein zumindest, ist weit und breit keine! 😞

Hallo,

Ich vermute da steckt bei uns ein wenig der Staat dahinter und einige große Energieversorger.....

Zum Staat:

Die Nova und die Motor bezogene Versicherungssteuer frisst uns Ösis auf.....ich bezahle etwa **120 € Steuer / MONAT** für den Dicken!

Dazu kommt natürlich noch die Versicherung - eh klar!

Östereich war und ist schon immer ein DIESELLAND ! Es gibt bei uns keinen Unterschied im Steuersatz egal ob 100 PS Diesel oder Benzin..... Richtig großvolumige Benziner mit Power kannst du hier wenige finden, sofern diese privat laufen..... bei Firmenfahrzeuge interessiert sowas sowieso keinen.....

In DE sind doch viele LPG Tankstellen in privater Hand oder ?

Für die wenigen CNG Fahrzeuge gibt es einen Bonus vom Staat und von in meinem Fall hier in Tirol TIGAS (dem lokalen, fast Monopol Energieanbieter...)

Ich weiß hier in meinem Umkreis von 3 LPG Tankstellen....

Eine in DE 83088 Kiefersfelden

eine im Zillertal - muss ja sein , wo würden die ganzen Holländer denn sonst tanken ??
:biggrin:

eine auf der A12 Höhe Innsbruck....

Wenn du ein Android Handy hast gibt es übrigens nette App's dazu die auch AT / IT abdecken..... (weißt du eh sicher)

SG

Alevuz

Beitrag von „Snowman24“ vom 24. Januar 2013 um 00:57

Hallo,

alles klar. Danke Dir.

Die Tankstelle in Kiefersfelden hatte ich nicht gefunden - zumindest war diese noch nicht in meinem Navi (RNS510 - Karte V7) hinterlegt.

Getankt, also LPG, habe ich dann ein Stückel weiter in D, ca. 14 km hinter der Grenze. Frag mich aber jetzt nicht, wie die Ortschaft hieß.

120,- EUR pro Monat Steuer?? Das ist der Wahnsinn!
Gibts denn dann auch noch diese "Luxussteuer"?

Grüße

Marcus

Beitrag von „Hannes H.“ vom 25. Januar 2013 um 12:46

[Zitat von Snowman24](#)

Und dazu möchte ich noch sagen: Die Abgaswarnleuchte bzw. ein Eintrag im MSG bzgl. Abgaswerte gibt es nur sehr selten. Der R5TDI ohne DPF oder mit nachgerüsteten DPF macht hier sicher keinen Eintrag (Keine Messsonde im Abgassystem!) und der V6TDI bis 07/2002 (MKB: AKN/AFB) genauso wenig!

Bei den alten V6 TDI (AKN bzw. AFB) ist die Aussage richtig, aber ab Modelljahr 2004 müssen alle in der EU zugelassenen Diesel über die EOBD verfügen. Damit wird auch die AGR überwacht, und zwar über den LMM. Wenn die AGR offen ist, dann saugt der Motor weniger Frischluft an, somit merkt das der LMM. Sollte die AGR verschlossen sein, dann meldet das sofort die MIL. Also mit konventionellen Mitteln kann man die AGR ab 2004 def. nicht mehr abstellen (das gilt auch beim alten 2.5er V6 TDI BAU, BDG und BDH).

MfG

Hannes

Beitrag von „Snowman24“ vom 27. Januar 2013 um 00:06

Hallo Hannes,

die AGR meines R5TDI war das erste nach dem Kauf, welches ich verschlossen habe. Der Eintrag im Fehlerspeicher, sowie eine gelbe Abgaskontrollleuchte kam nie.

Alles klar?

Grüße
Marcus

Beitrag von „alevuz“ vom 27. Januar 2013 um 09:50

Zitat von Snowman24

die AGR meines R5TDI war das erste nach dem Kauf, welches ich verschlossen habe. Der Eintrag im Fehlerspeicher, sowie eine gelbe Abgaskontrollleuchte kam nie.
Alles klar?

Hallo,

Aber ein halbwegs Versierter mit VCDS oder einem anderen Tool wird dir die AGR Rate im Stg. dahingehend verschieben dass die Fehlermeldung wenn überhaupt dann nur mehr ganz selten erscheint auch wenn es ZU ist ! (**Darf ich sowas hier einfach schreiben ??**)

Das stimmt schon!

Das eigentliche Problem in Kombination mit einem Chiptuning wird dadurch leider (meiner Ansicht) nach nur verschlimmert.....es sind schon verdächtig viele 174 iger mit Chip bei euch in DE hochgegangen wobei wie ich immer behauptete dass auf der BAB dieser Motor von Haus aus mit seinem 174 PS schon am oberen Limit läuft weil gerade "langsam" sind die meisten dann doch nicht unterwegs (natürlich auch die T5 Fraktion.....).....

Ich vermute jetzt mal wenn es so einfach möglich gewesen wäre dem R50 so an die 400 PS zu verpassen dann hätte man dies schon gemacht da VW immer mal gern für einige Zeit zu den "Besten" gehören will.....

Ich glaube mich zu erinnern dass der V10 auf internen Prüfungen in der jetzigen 313 PS Konfiguration schon mal an die 400 PS und ~1000 NM abgeleistet hat.....wie haltbar sowas war - vermutlich zu kurz.....

Ist ja auch egal.....

SG
Alevuz

Beitrag von „Hannes H.“ vom 27. Januar 2013 um 11:55

[Zitat von Snowman24](#)

Hallo Hannes,

die AGR meines R5TDI war das erste nach dem Kauf, welches ich verschlossen habe.
Der Eintrag im Fehlerspeicher, sowie eine gelbe Abgaskontrollleuchte kam nie.

Alles klar?

Grüße
Marcus

Dann gibt es 2 Möglichkeiten, entweder ist der Wagen vor Mitte 2003 produziert worden, oder die Fehlermeldung wurde rauscodiert. Ich kenne das Thema von den neueren 2.5TDI bzw. auch vom R5 TDI im T5, dort war nach spätestens 20km ein Fehlereintrag gelistet und die MIL ging an. Vom Touareg R5 TDI kenn ich das jetzt nicht im Detail, denke aber es sollte identisch sein mit dem T5, die EOBD war ja bei allen Wagen in der EU ab Modelljahr 2004 gesetzlich

vorgeschrieben.

MfG

Hannes

Beitrag von „Snowman24“ vom 31. Januar 2013 um 01:12

Hallo nochmals,

also Ihr wollt es jetzt wissen 😊

NEIN! Bevor ich irgendetwas in Sachen Chiptuning am R5TDI machen habe lassen, habe ich als allererstes, die AGR verschlossen. Wie gesagt, mit einem dafür genau ausgeschnittenen V2A-Blech - zwischen AGR-Ventil und AGR-Rohr, welches vom Krümmer kommt.

Auch mit Hilfe von VCDS habe ich nichts in der Motorsteuerung verändert -> Die Motorkontrolle leuchtete nie und ein Eintrag im Fehlerspeicher war auch nie vorhanden.

Dazu kommt noch: Ich hatte in dem Touareg immer das Problem, dass die Uhrzeit des Kombiinstrumentes immer zu schnell lief. VW meinte dann, man müsste ein Downgrade machen und dann alle SW-Upates wieder einspielen.

Dies wurde dann auch beim 😊 über eine "Standleitung" zu VW gemacht.

Danach merkte ich es zwar nicht gleich, aber beim nächsten Tanken.

Dieses Downgrade hat auch die veränderte MSG-Software auf "0" zurückgesetzt.

Also wieder einen Termin beim "Tuner" gemacht und ein paar Wochen später hingefahren.

Auch in dieser Zeit kam nie eine Kontrolle, noch ein Fehlerspeichereintrag bzgl. Abgaswerte.

Glauht mir doch mal etwas.

Baujahr war übrigens 2004.

Grüße

Marcus

Beitrag von „WTDM“ vom 31. Januar 2013 um 10:08

Hallo zusammen .

Beim 2005er passiert in Bezug des AGR verschliessens auch nichts .

Über VCDS lässt sich dieses AGR Ventil auch nicht in seinem Verhalten verändern . Das Steuergerät übernimmt geänderte Werte einfach nicht .

gruß

Werner

Beitrag von „schosch“ vom 27. April 2014 um 18:32

auch wenn es schon ein wenig lang her ist:

Auch das prallst Selbstbewusstsein wird Dir kaum weiter helfen.

Den Lesern Deiner Postings das Verständnis so einfach wie irgend möglich zu machen, dagegen eventuell schon 😊