

Ruckeln beim Warmlaufen

Beitrag von „marcel3“ vom 15. Dezember 2017 um 09:37

Hallo, habe mich erst seit kurzem registriert, da ich mir einen T1 Bj. 2003 V10 AYH zugelegt habe.

Das Auto wurde soweit aufbereitet, nun habe ich aber noch ein Problem, bei welchem ich nicht weiterkomme.

Symptom:

Beim Warmlaufen ruckelt es, der Motor läuft teilweise unrund.

Im Fehlerspeicher waren auch Verbrennungsaussetzer (Zyl3).

Die Messwertblöcke (siehe Anhang) wurden mit VCDS angeschaut.

Zylinder 3 hat eine grosse Schaltzeitabweichung, wobei sich diese bei Betriebstemperatur verringert.

Was bis jetzt gemacht wurde:

- Reinigung AGR Ventile
- Kraftstofffilter ersetzt
- Öl gewechselt

Frage:

Können die Injektoren bei eingebautem Motor ausgebaut werden? Oder muss der Ofen raus?

Ich vermute es liegt am Injektor.

Für weitere Hilfestellungen und Anregungen freue ich mich.

Freundliche Grüsse

Marcel Müller

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 31. Dezember 2017 um 09:52

Hallo Marcel,

Da dir ja eh niemand hier zum V10 antworten wird anbei meine Gedanken dazu:

KM Stand des Fahrzeuges ?

Warum lebst ihr Fahrzeuge zum großen Teil immer NACH dem Kauf aus ?

Ich kapiere das nicht, glaubst du ein "Händler" weiß welchen Sauhaufen er sich auf den Hof gestellt hat und weiß was eine "Gebrauchtwagen Garantie" Reparatur finanziell bei diesem Auto bedeutet?

Das ist entweder ein finanzieller Totalschaden oder ein "Murks" von Reparatur

Zu deinem Fall:

Deine Aktionen sind völlig sinnlos - eine LLR liest man im warmen Zustand und im lastleeren Lauf aus - dh. Klima aus usw.

Die Reihenfolge deiner möglichen Probleme in kostenaufsteigender Reihenfolge:

- PDE Kabelbaum defekt
- Kraftstoffversorgung der betroffenen Bank mangelhaft
- EIN Ansaugkanal (der des betreffenden Zylinders) voll verkockt !
- PDE an sich defekt
- PDE Düsen spitze verkockt oder verstopft
- Hydros durch
- Zylinderkopfdichtung defekt
- Krümmerdichtung defekt - unwahrscheinlich
- NW eingelaufen
- zu geringe Kompression durch Abplatzen der Plasmaschicht = Zylinderlaufbahn = Totalschaden des Motors !

Welches Öl (LL2 oder LL3) wurde verwendet ?

Schöne Grüße
Manfred

Beitrag von „marcel3“ vom 31. Dezember 2017 um 13:13

Hallo Manfred

danke dass du mir eine Antwort und die Liste der möglichen Fehlerquellen gegeben hast. Sicher wäre es nicht verkehrt gewesen den Fehlerspeicher vorher auszulesen.

Da du dich offensichtlich mit dem V10 auskennst, folgende Frage:

Kann der Ventildeckel ohne Motorausbau demontiert werden?

Ich werde den Verdacht nicht los, dass entweder der Injektor defekt oder die NW eingelaufen ist.

Öl habe ich jetzt LL3 also 507 00 eingefüllt. Was zuvor verwendet wurde weiss ich nicht.

Also mit ist durchaus bewusst, dass dieses Fahrzeug kein günstiges ist.

Meine Zeit die investieren muss sehe ich auch eher als Weiterbildung/Erfahrungssammlung.

Gruss marcel

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 1. Januar 2018 um 11:05

[Zitat von marcel3](#)

Hallo Manfred,

danke dass du mir eine Antwort und die Liste der möglichen Fehlerquellen gegeben hast. Sicher wäre es nicht verkehrt gewesen den Fehlerspeicher vorher auszulesen.

Da du dich offensichtlich mit dem V10 auskennst, folgende Frage:

Kann der Ventildeckel ohne Motorausbau demontiert werden?

Ich werde den Verdacht nicht los, dass entweder der Injektor defekt oder die NW eingelaufen ist.

Öl habe ich jetzt LL3 also 507 00 eingefüllt. Was zuvor verwendet wurde weiss ich nicht.

Also mit ist durchaus bewusst, dass dieses Fahrzeug kein günstiges ist.

Meine Zeit die investieren muss sehe ich auch eher als Weiterbildung/Erfahrungssammlung.

Gruss marcel

Alles anzeigen

Kann der Ventildeckel ohne Motorausbau demontiert werden? JA-aber mit erheblichen Arbeitsaufwand (einige Stunden - teilweise versteckte Schrauben wo man schlecht rann kommt !)

Ich werde den Verdacht nicht los, dass entweder der Injektor defekt oder die NW eingelaufen

ist. - NW / Hydro wäre denkbar

Öl habe ich jetzt LL3 also 507 00 eingefüllt. Was zuvor verwendet wurde weiss ich nicht. Falsch ! LL2 wird benötigt !

SG - Manfred

Beitrag von „marcel3“ vom 1. Januar 2018 um 16:44

Hallo Manfred

besten Dank für die Info. Das ist erfreulich, dann werde ich mich bei der nächsten Gelegenheit daran machen den Ventildeckel zu öffnen.

Die Thematik mit dem Öl habe ich schon mitgekriegt. Ich weiss dass da LL2 drin sein sollte. Hatte aber in der Werkstatt gerade keines, somit habe ich vorerst LL3 eingefüllt. Das werde ich aber noch berichtigen.

Können denn die Injektoren mit eingebautem Motor gezogen werden?
Die NW und Hydros stellen sicher kein Problem dar.

Freundliche Grüsse
Marcel

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. Januar 2018 um 20:16

[Zitat von marcel3](#)

Die Thematik mit dem Öl habe ich schon mitgekriegt. Ich weiss dass da LL2 drin sein sollte. Hatte aber in der Werkstatt gerade keines, somit habe ich vorerst LL3 eingefüllt.

Das ist leider allgemein üblich, da kaum eine VW-Werkstätte noch ein LL2 hat. Aus dem Grund sterben einige alte R5 bzw. V10 TDI, die vertragen das LL3-Öl einfach nicht...

MfG

Hannes

Beitrag von „marcel3“ vom 2. Januar 2018 um 10:27

Hallo Hannes

ja dass dies allgemein üblich ist, ist ja bekannt. Nur vorne weg, ich will hier keine erneute Öldiskussion entfachen, da gibt es schon genug.

Aber ich könnte mir nicht erklären, dass nur wegen des falschen Öls (II3 anstatt II2) ein Motor hochgeht bzw. die Plasmaschicht abplatzt. Da bin ich mir

sicher, dass da andere Faktoren wie z.B. Kraftstoffeintrag im Öl, Ölwechselintervalle nicht eingehalten, def. Injektoren, Beschichtungsfehler beim Auftragen der Plasmaschicht, Tuningmassnahmen usw. eine viel grössere

Rolle spielen.

Ich kann mir auch nicht erklären wieso beim Touareg ab 2007 plötzlich das 507 00 ob mit oder ohne DPF gut sein soll, aber zuvor soll nur das 506 01 gut sein (siehe Wartungstabellen oder Bordhandbuch).

Wenn da jemand eine schlüssige Erklärung liefern kann, dann wäre ich sehr interessiert, diese zu hören.

Jeder soll sich da seine eigene Meinung bilden.

MfG Marcel

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Januar 2018 um 12:55

[Zitat von marcel3](#)

Aber ich könnte mir nicht erklären, dass nur wegen des falschen Öls (II3 anstatt II2) ein Motor hochgeht bzw. die Plasmaschicht abplatzt.

Ich kann mir auch nicht erklären wieso beim Touareg ab 2007 plötzlich das 507 00 ob mit oder ohne DPF gut sein soll, aber zuvor soll nur das 506 01 gut sein (siehe Wartungstabellen oder Bordhandbuch).

Wenn da jemand eine schlüssige Erklärung liefern kann, dann wäre ich sehr interessiert, diese zu hören.

Ich kenne das Thema hauptsächlich von den T5 mit dem R5-Motor und da gab es jede Menge Themen durch das falsche Öl.

Das Thema Ölumstellung hat nichts mit dem Modelljahr zu tun, sondern mit dem DPF. Dafür musste man entsprechend ein anderes Öl entwickeln, das einen geringen Anteil an Sulfatasche, Phosphor und Schwefel aufweist. Man hat in dem Zug auch die Beschichtung der Zylinder umgestellt und damit man auch für Länder ohne DPF keine eigene Produktion aufrechterhalten musste, passierte das dann eben für alle Motoren

MfG

Hannes

Beitrag von „marcel3“ vom 3. Januar 2018 um 08:57

Hallo Hannes

ich habe dir einmal den Auszug aus den Wartungstabellen der VW-Originalunterlagen angehängt. Da kannst du das ganze einmal anschauen.

Ich bin, wie schon gesagt, der festen Überzeugung, dass wegen des falschen Öls (506 01 bzw. 507 00) kein Motor hoch geht.

Wenn du mir das erklären kannst, was auf den Wartungstabellen steht, bin ich dir sehr dankbar.

MfG Marcel

Beitrag von „Goka“ vom 3. Januar 2018 um 09:43

Hallo Zusammen,

so wie ich das verstehe, ist das VW 507 00 nicht das Beste in Sachen wenig Asche, deshalb beim V10 nur ohne DPF zu nehmen. Bestätigt auch deine Aussage vom 507er Öl geht der Motor nicht kaput - nur etwas früher der DPF zu/voll.

Gruss Goka