Ruckeln unter Last bei 1600 - 2200 Umdrehungen

Beitrag von „ChrisofBelair“ vom 26. Februar 2019 um 22:49

Hallo,

ich fahre einen Touareg R5 (2.5 tdi 174 PS) BJ 2003

Mein Touareg hat angefangen zu ruckeln nachdem ich den Tank fast leer gefahren hatte. Danach habe ich den Dieselfilter getauscht (kein Originalteil). Ich bin davon ausgegangen dass sich Ablagerungen durch den niedrigen Kraftstoffstand gelöst haben.
Das Ruckeln ist jetzt viel besser, aber konstant vorhanden. Das Problem tritt erst im 5ten und 6ten Gang auf. Vor dem wechsel des Filters war das Ruckeln schon im 3ten Gang vorhanden und so stark, dass das Auto nicht mehr Fahrbar war.

Ich habe den Fehler "Missfire Cylinder 4" und die Injektorwerte sehen wie folgt aus.

1. ca. -1
2. ca. -1
3. ca. -0.5
4. ca. 2.99
5. ca -1

Die Schaltzeitabweichung sagt folgendes:

1. ca. -50
2. ca. -30
3. ca. -50
4. ca. -100
5. ca. -50

Ich habe bisher das Kabel zu den Injektoren getauscht und wie gesagt den Dieselfilter. Der Dieselfilter vorher war auch ziemlich verschmutzt. Steuergerät hab ich ausgebaut und geschaut ob ein Pin Korrosion aufweist. Sieht alles bestens aus.
Die Nockenwelle und die Mechanik im Ventilkasten sieht soweit auch i.O. aus. Was ich noch getan habe, aber nicht zielführend war, war den Filter der Förderpumpe im Tank zu suchen. Den konnte ich nicht finden.

Kann es sein, dass der R5 keinen solchen Filter hat?

Ich würde generell auf einen defekten Injektor tippen, allerdings wird das Ruckeln nicht schlimmer. Es ist konstant und der Touareg läuft sonst auch bestens. Er springt immer sofort an

die Leistung passt so weit. Kein Rauch, nichts. Kann es sein, dass ich ein Kraftstoff Versorgungsproblem habe und sich das am meisten auf den schwächsten Zylinder auswirkt?

Was mir noch aufgefallen ist, die Injektorwerte normalisieren sich wenn ich die Drehzahl bei 1200 halte nach ca 10 Sekunden.

1. ca. -0.5
2. ca. -0.5
3. ca. 0
4. ca. 0.5
5. ca -0.5

Die Schaltzeitabweichung sagt dann:

1. ca. -30
2. ca. -20
3. ca. -30
4. ca. -80
5. ca. -30

Vor ca. einem Jahr wurde die Hochdruckpumpe getauscht. Dort wurde ein Originalteil verwendet.

Danke für die Unterstützung.

Beste Grüße

Beitrag von „becker300“ vom 4. März 2019 um 02:08

Hallo. Ich würde erst einmal ein Originalteil einbauen, bevor ich den halben Wagen auseinander nehme, vor allem, wenn er vorher einwandfrei lief oder aber ich gesehen habe, dass der verbaute (Original?)Filter stark verschmutz war und er deshalb gestottert hat.

Ein Filter eines nahmhaften deutschen Herstellers kostet rund 40 Euro. Es werden auch "passende" Filter für rund neun Euro angeboten. Wo kommt da wohl der Preisunterschied her???

Anschließend mal den Vorförderdruck Messen.

Für mich sieht das so aus, als ob Du an der falschen Seite anfängts zu Suchen und die Geiz ist Geil Methode ausgewählt hast. Das bringt nichts.

Beitrag von „ChrisofBelair“ vom 4. März 2019 um 05:55

Hallo, danke für die Antwort. Das habe ich letzte Woche bereits gemacht. Es gab keine Veränderung. Am Freitag ist dann die PDE Zylinder 4 komplett ausgefallen. Ich habe eine gebrauchte Einheit bestellt. Die sollte in den nächsten Tagen hier eintreffen, dann tausche ich Sie aus.

Beitrag von „ChrisofBelair“ vom 4. März 2019 um 20:38

Hier vielleicht noch eine Info an alle die mitlesen. Der Filter den ich verbaut hatte war keiner für 9 Euro. Es war lediglich nicht der Original Filter. Kostenpunkt 40 Euro. Der alte Filter war nicht übermäßig verunreinigt.

Ich bin hier auf der Suche nach sachlicher Hilfestellung. Ich wäre dankbar wenn es sich darauf beschränken würde.

Wenn jemand noch etwas nützliches beitragen kann bin ich auch dafür dankbar.

Wenn nicht, gebe ich Bescheid wie es ausgegangen ist.

Grüße

Beitrag von „ChrisofBelair“ vom 6. März 2019 um 07:09

Hallo zusammen, hier mein Ergebnis.

Ich habe PDE Nummer 4 durch eine gebrauchte ersetzt. Die neue gebrauchte Einheit habe ich mit neuen Dichtungen fit gemacht. Ich habe dazu kein spezialwerkzeug gebraucht. Achtung, die Schraube mit der die PDE gehalten wird ist sehr weich. Man sollte darauf achten, dass man den Kopf auf keinen Fall rund dreht. Das passiert hier relativ leicht. Generell sollte diese Schraube auch neu eingesetzt werden beim zusammenbau.

Beim ersten Starten hat er ca. 3 Sekunden gebraucht. Danach war alles bestens.

Die Zylinderanordnung ist folgendermaßen:
Man beginnt gegenüber der kraftabgebenden Seite zu zählen. Also gegenüber dem sichtbaren Stirnrad.

1,2,3,4,5,Stirnrad

Die Injektorwerte liegen jetzt zwischen 0,5 und -0,5. Das sind so weit sehr gute Werte.

Grüße