

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

Beitrag von „RayBanana“ vom 30. Juli 2019 um 22:26

Hallo Touareg-Freunde,

ich habe ein Problem mit meinem Motor und komme nicht weiter.

Zuerst möchte ich mich und mein Auto mal vorstellen: Ich lebe mit meiner Familie in Lübeck und meine beiden Jungs (18 und 20) sind ebenfalls Feuer und Flamme für tolle Autos und Motorräder. Unser technisches Verständnis ist ausreichend, so dass wir uns an Vieles herantrauen. Jedoch liegt uns die Mechanik mehr als die Elektronik. Wir sind mit einer kleinen Garage und etwas erweitertem Werkzeug ausgerüstet. Nach mittlerweile einigen Autos von Mercedes, BMW, VW und Audi wollte ich mich mal dem Thema SUV nähern. Nach einer unfassbar schweren Katastrophe von BMW (X5 4.8) konnte ich so gerade eben nochmal ein Trauma abwenden und habe mich vor ein paar Tagen in das nächste Abenteuer gestürzt:

Touareg II 3.0 TDI BMT, 180kW/245PS, CRCA, EZ 06.2013, Deep Black Perleffekt, Leder titanswarz (glaube ich), aus 3. Hand (VW, älterer Herr, ältere Dame), ordentlicher Eindruck (sauber, unfallfrei, Nichtraucher, kaum Verschleißspuren, alle Flüssigkeiten und Verschleißteile gut, kein Investitionsstau erkennbar, lediglich ein Steinschläge und kleine Beulen), und jetzt kommts: 297.000km Laufleistung!

Eine genaue Auflistung der Ausstattung habe ich leider noch nicht, da keiner der VIN-Decoder funktionierte (vielleicht hat noch jemand einen Tipp für mich).

Die Probleme fingen mit der **Warnleuchte Motor/Abgas** an. Zwar war keine Beeinträchtigung z. B. in der Leistung zu spüren, dennoch musste ich tief durchatmen. Der örtliche VW-Händler Senger stellte Folgendes fest:

- **J519 - Klemme 30** rechts, 0009 - Elektronische Zentralelektrik, 927 11 Klemme 30 rechts (Unterbrechung sporadisch)

und

- **G98 - Temperaturfühler für Abgasrückführung** (Rep.Gr. 26), 0001 - Motorelektronik, 10274 P040B00 Temperaturfühler für Abgasrückführung Unplausibles Signal (11101101 aktiv/statisch).

Der freundliche Meister gab mir sogar eine Aus-/Einbauanleitung sowie eine Explosionszeichnung mit. Noch bevor das bestellte Ersatzteil eintraf, hat mein Junge den alten Temperaturfühler ausgebaut, gereinigt und wieder eingebaut. Nach der Rückstellung des Fehlers mit einem einfachen OBD-Gerät machte ich mich auf zu einer kleinen Probefahrt. Nach

ca. 30km Stadt und Landstraße und erneutem Ausprobieren der gesamten Ausstattung

war alles prima und meine Laune stieg an. Doch dann

ging die **DPF-Leuchte** an. Ich ging davon aus, dass eine Regenerierung anstand und so fuhr ich das erste Mal auf die Autobahn. Freie Bahn, ein paar Kilometer bei 140 bis 160km/h. Dann normal auf 180km/h beschleunigt und plötzlich totaler Leistungsverlust, Nebelwolke im Rückspiegel, Dieselgeruch - aber **keine weitere Fehlermeldung oder Warnleuchte**. Noch auf dem Standstreifen konnte ich auch mit dem einfachen OBD-Gerät keine weitere Fehlermeldung feststellen! Todesmutig habe ich die Motorhaube geöffnet, die Motorabdeckung entfernt und die Diesel-Leckage festgestellt: die **Rücklaufleitung** (Leckölleitung) an der linken Zylinderbank (Fahrerseite) am mittleren Zylinder hat sich gelöst und lustig mit Diesel herumgesaut.

Nach Aufstecken des Schlauches der Rücklaufleitung bin ich mit gemäßigem Tempo wieder nach Hause gefahren. Auch da gab es neben der DPF-Leuchte für die Regenerierung **keine weitere Warn-/Fehlermeldung im Cockpit**. Jedoch war ab da im **Standgas ein Motorruckeln** festzustellen.

Um weiter zu regenerieren, habe ich mich anschließend wieder auf die Straße getraut. Auf einer verlassenen Straße bin ich aus dem Stand flott angefahren - und wieder ist die Rücklaufleitung an der selben Stelle abgeflogen, so dass die Motorleistung wieder komplett wegbrach. Auch eine stabile Schlauchschelle aus Metall hat nichts gebracht, bei der letzten Ausfahrt wurde der Schlauch bei 180km/h wieder weggepresst. Und diesmal ist eine weitere Warnleuchte angegangen: die **Glühspirale**.

Es scheint so, dass bei Abfordern von höherer Leistung der Druck in der Rücklaufleitung jedes Mal so groß wird, dass die Leitung platzt.

Jetzt habe ich tagelang gegoogelt und im Forum gesucht, aber nichts passendes gefunden.

Meine Vermutung: Nicht die Rücklaufleitung ist defekt (verstopft oder so), sondern ein anderes Bauteil verursacht einen zu hohen Druck in der Leitung.

Mein Plan: Ich werde zuerst folgende Teile besorgen und austauschen: **Kraftstofffilter, Raildruck-Sensor, Druckhalteventil** (Druckregelventil) und den **Differenzdrucksensor** (zum DPF). Müssen diese Teile nach dem Austausch wieder angelernt werden?

Ich kann mir vorstellen, dass damit der Übeltäter vielleicht beseitigt ist. Falls nicht, fallen mir nur noch der DPF und die Rücklaufleitung selbst ein.

Übrigens: muss ich die Rücklaufleitung trotzdem bzw. auf jeden Fall erneuern oder wird der zuvor abgesprungene Schlauch bei normalen Druckverhältnissen halten (sind die Verbindungen nur gesteckt oder auch verklebt?)?

Vielleicht muss ich mich auch nochmal um dieses VCDS kümmern. Da stehe ich aber noch ganz am Anfang, ich weiß gar nicht, wo man das kaufen oder leihen kann, wie teuer es ist, usw.

Zum Abschluss: Was haltet Ihr von dieser Sache? Kennt jemand diese überhöhten Drücke mit dem wegfliegenden Schlauch (und die Gründe dafür)? Wie sind Eure Einschätzungen? Was würdet Ihr mir empfehlen?

Vielen Dank vorab für Euer Interesse und Eure Mühe. Ich freue mich über jeden Beitrag.

Best Grüße und gute Nacht

RayBanana

Beitrag von „macko“ vom 31. Juli 2019 um 09:42

Servus,

nachdem Du Richtung Kraftstoffrücklauf etwas tiefer einsteigen wirst, würde ich Dir den Reparaturleitfaden für den Motor empfehlen. Runterladen kannst Du den und viele andere Anleitungen bei erwin Volkswagen, gegen geringe Gebühr. In einer Stunde schaffst Du normal alle für Dich interessanten Anleitungen!

Zum Problem selbst --> mal die Drossel im Kraftstoffrücklauf prüfen.

Gruß
Marco

Beitrag von „Goka“ vom 31. Juli 2019 um 11:20

Hallo Zusammen,

Hinweis am Rande: Zum DPF Regenerieren muss man nicht schnell fahren. Bei meinem euro5 V6TDI reichen 1700 - 1900 Umin aus z B 90km/h im 6ten Gang - dann ist nach 10km das Nötige getan und nach 20km vollständig regeneriert - für die nächsten 1000km. Hab es auch schon im Stadtberkehr geschafft im 3ten Gang, gleichmässiges Gasgeben ist wichtig - ideal ist dann der Tempomat. Gruss Goka

Beitrag von „RayBanana“ vom 3. August 2019 um 00:17

Hallo Marco und Boka,

vielen Dank f

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

Beitrag von „Goka“ vom 3. August 2019 um 09:56

Für den CAS Motor weiss ich dass der DDS gegen den Umgebungsdruck misst. Bei den Älteren wurde vor / hinter dem DPF verglichen.

Die DPF Regenerationsanzeige "DPF mit Punkte drin" kommt auch, wenn der Stecker vom AGR Ventil ab ist. D.h. "Er" will das Ventil schliessen - findet er es elektrisch nicht - gibt es den Fehler und er regeneriert nicht.

Könnte mir vorstellen, wenn das AGR Ventil hängt, also zumindest einen unplausiblen soll/ ist Wert gibt, das auch so ist.

AGR kontrollieren und sauber machen ist nicht schwer. Hast ja schon viel gemacht und meines Erachten auch richtig.

Ein nicht gleichmässig arbeitendes AGR Ventil könnte auch etwas Ruckeln erklären. Gruss Goka

Beitrag von „RayBanana“ vom 3. August 2019 um 10:17

Moin Goka,

vielen Dank für die Hinweise, meine Stimmung steigt ein wenig... Ich werde mich noch heute um das AGR-Ventil kümmern und versuchen, es zu reinigen und eventuell den Temperatursensor auszutauschen.

Muss für eine Regeneration eigentlich der Fehlerspeicher gelöscht sein?

Ist es ok, wenn ich ein gebrauchtes VCDS-System kaufe z. B. über Kleinanzeigen? Worauf sollte ich achten?

Grüße
RayBanana

Beitrag von „Goka“ vom 3. August 2019 um 10:37

Ich kenne die Meldung "DPF Bordbuch" , mit den gepunkteten DPF. Die geht dann von allein weg - wenn er regenerieren kann.

Wenn keine Regeneration erfolgt, soll es später eskalieren zu "DPF Werkstatt". Das hatte ich noch nicht. :).

Beitrag von „Todi“ vom 5. August 2019 um 17:42

[Zitat von RayBanana](#)

[...]Ist es ok, wenn ich ein gebrauchtes VCDS-System kaufe z. B. über Kleinanzeigen?
Worauf sollte ich achten? [...]

Servus,

wenn du in diesem Bereich ein Laie bist, würde ich dir von einem Gebrauchtkauf abraten wollen sofern dir die Quelle des Gerätes nicht bekannt ist denn leider sind in nicht unerheblichem Maße auch Produktfälschungen "unterwegs". Zudem ist eine VCDS-Lizenz immer an den Erstkäufer gebunden - solange alles funktioniert hast du als Gebrauchtkauf kein Problem... falls du allerdings Support benötigst, musst du die Lizenz einzeln nachkaufen und kommst so fast immer teurer als bei einem Neukauf.

Worauf solltest du sonst achten:

- du benötigst für den T2 ein HEX-CAN-USB (alte Version) oder ein HEX-V2/HEX-NET (neue Version kabelgebunden/WLAN-fähig). Die ebenfalls auf dem (Gebraucht-)Markt befindlichen Versionen MICRO-CAN und HEX-USB sind mit dem T2 nicht kompatibel.
- wenn du ein zukunftssicheres System erwerben möchtest, solltest du zwingend zum HEX-V2/HEX-NET greifen, denn nur diese unterstützen den erweiterten CAN-BUS für neu entwickelte VW-Fahrzeuge ab MJ 2015 vollständig - das "alte" HEX+CAN-USB unterstützt zwar den T2 vollständig (Markteinführung 2010), bei aktuelleren Fahrzeugen kommt es aber zu Einschränkungen und auch der Herstellersupport beschränkt sich mittlerweile auf die neuen Systemversionen.

Wenn du nicht direkt ein System kaufen möchtest, kannst du auch versuchen, einen unserer registrierten Nutzer zu erreichen und um Hilfe bitten

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...Com-User-OBd-II>

Falls du weitere Fragen zum VCDS hast, bitte die Suche bemühen bzw. ein neues Thema im allgemeinen Technikbereich aufmachen... danke.

Gruß
Todi

Beitrag von „ryuken“ vom 9. August 2019 um 19:12

Bei mir war die Schraube an der Spannpratze am letzten Injektor (Bank 1) locker, das man die mit der Hand abschrauben konnte.

Gruß Ryuken

Beitrag von „RayBanana“ vom 15. August 2019 um 19:37

Moin,

vielen Dank für Eure Beiträge und Hilfe! Spannpratzen sind alle fest.

Es wird immer schlimmer und ich verzweifle. Ich habe bereits gewechselt: Differenzdrucksensor, Kraftstofffilter, komplette Rücklaufleitung. Während einer vorsichtigen Probefahrt ohne Vollast hielt zwar die Rücklaufleitung, aber die Regeneration des DPF funktionierte wieder nicht (bis zum Ende?!) und die Motorleistung brach komplett weg! Liege geblieben.

Mit Megaaufwand in die freie Werkstatt, die zugesagt hatte, sich mit derlei Problemen auszukennen. Es wurde festgestellt, dass zwei Injektoren "nicht mehr gut" seien. Ich habe dann zwei passende Ersatzinjektoren besorgt und die Werkstatt sollte loslegen. Ich wurde aber immer nur vertröstet und auch nach einer Woche haben die nix gemacht! Also habe ich den Klotz mit der A-Klasse meiner Frau zu uns abgeschleppt. Selbst ist der Mann...

Ein hilfsbereiter Schrauber hat mir mit seinem VCDS die Fehler ausgelesen. Neben ein bisschen Klimbim (Klemme 30) fallen diese beiden Meldungen auf:

- 5060 - Versorgung Einspritzventil(e) A
P2146 00 [237] - Unterbrechung

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/24657-3-0-tdi-r%C3%BCcklaufleitung-geplatzt-zu-hoher-druck-dpf-raildruck-sensor-druckhaltev/>

Warnleuchte EIN -bestätigt - geprüft seit letzter Löschung

- 10274 - Temperaturfühler 1 für Abgasrückführung

P040B 00 [096] -Unplausibles Signal

Sporadisch - unbestätigt- geprüft seit letzter Löschung

Der erste Fehler macht mir Angst, da ich ihn nicht verstehe. **Kann mir jemand helfen und diesen Fehler"Versorgung Einspritzventile A" übersetzen oder erklären?**Den Temperaturfühler werde ich besorgen und austauschen.

Weiterhin hat der freundliche Schrauber mit VCDS die Werte (Null-Mengen-Kalibrierung NMK) der Messblöcke der Injektoren überprüft und festgestellt, dass zwei Injektoren (Zylinder 1 und 2) schlechte Werte haben und ausgetauscht werden sollten. Das habe ich soeben gemacht, ich habe sie gegen zwei gebrauchte Injektoren getauscht und diese mit VCDS im System angepasst (Korrekturwerte).

Nach einem ersten Start (inklusive Entlüftungsphase) läuft der Motor rumpelig und VCDS ergibt für diese zwei ausgetauschten Injektoren **gar keine NMK-Messwerte!** Was ist das denn jetzt? **Was könnte ich falsch gemacht oder vergessen haben?**

Beste Grüße

RayBanana

Beitrag von „Richi1981“ vom 29. April 2020 um 11:03

Moin,

habe bei mir nun fast exakt das gleiche Problem mit dem platzen der Rücklaufleitung der Injektoren unter erhöhter last also wenn man Mal mehr aufs Gaspedal drückt. Die Rücklaufmengen aller 6 injektoren würde geprüft und ist gleich.

Meine Werkstatt sucht weiter fleißig nach dem eigentlichen Problem.

Wurde es bei dir behoben? Wenn dann wie? Ich ärgere mich schwarz da bisher keiner dahinter kommt...

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 29. April 2020 um 16:49

Hallo zusammen

Ich weiss nicht, ob es noch interessiert, aber hier mal etwas aus dem VCDS Wiki bezüglich der Fehlercodes:

[P2146](#)

Die anderen Zahlen bzw. Fehlercodes findet man im deutschen VCDS Wiki und auch bei RossTech nicht.

Da wäre es vielleicht hilfreich, wenn man einen Scanauszug hätte. Im deutschen VCDS Forum bitten sie auch immer um einen kompletten Autoscan. Das hab ich zwar bis heute noch nicht verstanden, wenn man einen spezifischen Fehler hat, aber da ist das halt so.

Also wenn Ray noch nicht aufgegeben hat, vielleicht noch mal auslesen, oder vielleicht sogar die Lösung posten.

Schöne Grüsse und bleibt gesund

Beitrag von „Richi1981“ vom 15. Mai 2020 um 16:23

Ich habe meinen nun zu VW gebracht.

Das Problem war das unter erhöhter Last also z.b. schneller Ampelstart, die Rücklaufleitung vom Zylindern 1 abgeplatzt ist. Grund hierfür war/ist ein zu hoher Druckaufbau in einer Leitung in der eigentlich ein hoher Druck nichts zu suchen hat. Vermutet wurde zunächst ein defekter injektor. Bei erster Prüfung der Rücklaufmenge (allerdings nur im Standgas) war keine Unregelmäßigkeit feststellbar. Zudem nagelte der Motor vor allem im unteren Drehzahlbereich verstärkt.

Als letztes war der Rußpartikelfilter zu.

Nun zur Lösung:

Rußpartikelfilter:

Rußpartikelfilter ausbauen und reinigen lassen. Problem war behoben. Kosten rund 800€

Platzen der Rücklaufleitung:

Rücklaufleitung auf Verstopfung prüfen (übrigens ziemlich unwahrscheinlich)

Bei VW wurde auf Zylinder 3 eine Unregelmäßigkeit festgestellt. Keine Verbrennung... Kompression würde geprüft (war vorhanden) somit kam nur der Injektor als Verursacher in Frage. Dies erklärt übrigens auch das verstärkte nageln. Und den Druck in der Rücklaufleitung. (unter Vollast wird der Diesel mit bis zu 2000bar in die Injektoren gedrückt) in dem Fall landete zumindest ein Teil des Drucks in der Rücklaufleitung. Nun noch zur Frage warum am Zylinder 1 abgeplatzt und nicht am dritten wo das eigentliche Problem lag? Ganz einfach, die Leitungen sind zusammenhängend. Diese Platz dann an der schwächsten Stelle ähnlich wie bei einer Kette.

Ende vom Lied 1900€ dafür ne neue Düse und die restlichen 5 wurde neu abgedichtet.

Wenn ich hier die ganzen Theorien lese rate ich euch einfach direkt zur VW Werkstatt zu fahren. Wer Touareg fahren kann sollte sich auch die Rep.-kosten leisten können.

Beitrag von „coala“ vom 15. Mai 2020 um 17:05

[Zitat von Richi1981](#)

Ich habe meinen nun zu VW gebracht. [...] Wenn ich hier die ganzen Theorien lese rate ich euch einfach direkt zur VW Werkstatt zu fahren. Wer Touareg fahren kann sollte sich auch die Rep.-kosten leisten können.

Servus Namenloser,

das ist natürlich eine interessante Ansicht, die jedoch vermutlich der ein oder andere User nicht teilen dürfte. Ansonsten würden die Leute ja nicht hier im Forum nach Hilfe suchen. Du übrigens auch. Und da stellt sich zwangsläufig die Frage: Warum bist du denn nicht sofort zu VW gefahren, wie du jetzt hier so - Entschuldigung - leicht flapsig, wenn nicht sogar großkotzig in die Runde wirfst...?

Lies dir bitte auch mal insbesondere Punkt 1. unserer [Forenregeln](#) durch, das kann gewiss nicht schaden 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „Richi1981“ vom 20. Mai 2020 um 07:40

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/24657-3-0-tdi-r%C3%BCcklaufleitung-geplatzt-zu-hoher-druck-dpf-raildruck-sensor-druckhaltev/>

Servus Robert,

danke für den Hinweis.

Gruß

Richi

Beitrag von „balgenbruder“ vom 15. September 2020 um 15:55

[Zitat von Richi1981](#)

Das Problem war das unter erhöhter Last also z.B. schneller Ampelstart, die Rücklaufleitung vom Zylindern 1 abgeplatzt ist. Grund hierfür war/ist ein zu hoher Druckaufbau in einer Leitung in der eigentlich ein hoher Druck nichts zu suchen hat.

Platzen der Rücklaufleitung:

Rücklaufleitung auf Verstopfung prüfen (übrigens ziemlich unwahrscheinlich)

Die Ruecklaufleitung hat eine Drossel.

Die sorgt dafuer das ein DEFINIERTER Druck an den Injektoren anliegt, ohne einen korrekten Ruecklaufdruck funktionieren diese nicht richtig.

Der Druck der Ruecklaufleitung - nicht die Ruecklaufmenge - laesst sich pruefen - beim V8 soll sie bei 4bar liegen.

Meiner bekommt morgen eine neue Rail mit Drossel weil der Druck um die 3 bar schwankt.

Seit einem Jahr sind alle Injektoren getauscht worden und diverse Teile - wegen Nageln und Einspritzmengenabweichung - ohne Fehlermeldung - und am Ende ist es dieses Bauteil - nicht selten uebrigens.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 15. September 2020 um 22:52

Servus Bernd

Darf ich fragen, welches Problem Dein T hatte, dass Du den Druck und die Injektoren ausgelesen hast?

Ich habe bei meinem ab und zu ein schütteln und Drehzahlschwankungen, bei denen zwei der sechs Injektoren dann auch aus der Toleranz der Einspritzmengenabweichung fliegen. Und auch ohne Fehlermeldung.

Kann man den Rücklaufdruck auslesen, oder brauchts dafür ne Vorrichtung?

Schöne Grüße

Beitrag von „balgenbruder“ vom 25. September 2020 um 16:17

Moin Martin,

Sorry fuer den Delay.

Ich hab seit einem Jahr ein Problem - NAGELN im Teillastbereich und Verbrauch um 2 Liter hoeher.

Es wurde bereits fuer 10K Teile getauscht.

LMMs - AGRs - Lambdasonden - Saugrohrklappen - alle 8 Injektoren

Desweiteren wurde geprueft

Kompletter Ansaugtrakt - inkl Drallklappen - gereinigt - war zu gekokelt

Kabelstraenge komplett abgewickelt und geprueft

Kompression - perfekt 30bar +/- 1 bar

Raildruck

DPFs wurden manuell im Stand freigebrannt da wohl einer zu war.

Vor zwei Wochen kam der Meister dann auf die Idee mit der Drossel

In der Tat war der Druck bei 3 bar schwankend

Nach der Reparatur fiel der Verbrauch schlagartig im 2 Liter und liegt jetzt wieder bei 9 bis 11l im Landstrassenbereich.

Davor haben die Injektoren bei Logfahrten voellig verrueckt gespielt.

Die Abweichungen waren hoch und das ueber die meisten Injektoren.

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/24657-3-0-tdi-r%C3%BCcklaufleitung-geplatzt-zu-hoher-druck-dpf-raildruck-sensor-druckhaltev/>

Noch nagelt es hin und wieder und Injektor 7 reißt aus mit bis zu 1,5mg Abweichung wie eine Logfahrt zeigte die ich gemacht habe.

In Folge regelt Zylinder 2 bis zu 1,0 minus als Ausgleich nach dem der 7. gezuendet hat.

Am Mittwoch wird Injektor 7 ausgetauscht und dann hoffe ich das Ruhe ist und ich weitere 5 Jahre mit meinem Eisbaeren fahren kann.