

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

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 laufendem 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 Ölmesstab 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