

Motorstörung Werkstatt, Kraftstoffdruck Rail zu niedrig, P0087

Beitrag von „Christian Franz“ vom 29. August 2018 um 22:10

So jetzt aber.

Also nach langen hin und her gefrage geteste bin ich an eine Firma gelangt die sich hauptsächlich mit der Optimierung von Motoren der größeren Kategorie beschäftigt. Also grüße Nutzfahrzeuge, BHKW's etc. Sie aber auch mit der Optimierung von Autos beschäftigt. Aber wie gesagt nicht das Hauptgeschäft. Die Jungs kennen gefühlt jedes jemals verbaute Einspritzsystem der Welt in und auswendig. Wenn man im Büro steht stinken die Klamotten nach 5 Minuten so nach Diesel das es die Frau Zuhause merkt. Kurzum... richtige Freaks.... im positiven Sinne natürlich. Wenn jemand eine gute Firma braucht die Adresse gebe ich gerne weiter.

So nun zu unserem Problem. Das Einspritzsystem am besagtem Commrail besteht im Groben aus: einer Hochdruckpumpe, Einem Ventil für Kraftstoffdosierung N290, den beiden Common Rails, einem Kraftstoffdruckgeber G247, Sowie einem Regelventil für Kraftstoffdruck N276 welches das Rückströmen regelt.

Es kann also an allen Bauteilen Grundsätzlich mal liegen.

Am Häufigsten liegt die ganze Sache am Ventil für Kraftstoffdosierung N290 welches direkt an der Pumpe hockt und wo man auch gut hin kommt.

Aber der Reihe nach vom seltensten zur häufigsten Ursache.

Kraftstoffdruckgeber G247 - dieses Bauteil ist äußerst selten defekt, kann aber durchaus vorkommen

Regelventil für Kraftstoffdruck N276 - gilt gleiches wie oben

Hochdruckpumpe - Es kommt bei relativ vielen Pumpen vor das diese Späne bilden, gleiche Pumpe ist teilweise in 1er BMW's verbaut und hier wird ca. jede 5te getauscht. Hier wird's teuer. Aber wenn dies der Fall ist geht innerhalb kürzester Zeit nichts mehr. Die Späne wandern ins komplette System und nach einmal quitieren und nicht gleich in die Werkstatt ist quasi mehr oder weniger der totalausfall da. -- also 500 km fahren ohne Fehlermeldung... nicht möglich.

Häufigste Ursache ist das Ventil für Kraftstoffdosierung- dieses ist relativ anfällig auch gegen leichte Fehlströme, das mit den Fehlströmen gilt übrigens für alle elektronischen Bauteile.

So und was hab ich gemacht? Ich habe mir die Bauteile alle angeschaut, Stecker, Verbinder etc. Dabei ist mir aufgefallen das die Schutzschläuche heruntergezogen waren und das innere der Stecker quasi sichtbar war. Das erleichtert das Eindringen von Feuchtigkeit etc. und Fehlströme

haben leichtes Spiel.

Ich habe nun alle Stecker der genannten Bauteile des Einspritzsystems abgezogen ausgeblasen, mit Kontaktspray gesprüht... wichtig nicht zu viel... und anschließend die Verbindung zwischen Stecker und Schlauch mit selbst- vulkanisierendem Klebeband abgedichtet.

Seither absolut überhaupt kein Problem mehr. ca. 7000 km gefahren.

Das kann natürlich auch an dem trockenem Sommer liegen.

Aber wie gesagt Null Probleme.

Wenn es Richtung Herbst (Nass) erneut auftritt. ist die Vermutung da das irgendwo ein Kabel frei liegt... vermute Marderbiss. Habe auch schon öfters welche um den Dicken rumschleichen sehen.

Das wäre auch erstmal meine Empfehlung an Dich.

Bei weiteren Fragen oder sonstiges stehe ich gerne zur Verfügung .

Viele grüße Christian