

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 titansschwarz (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