

Kaltstartprobleme 2.5 R5

Beitrag von „Thunder-Coupe“ vom 29. November 2011 um 11:12

Hallo ich bin seit ca 2 Monaten auch stolzer Besitzer eines t-regs 😊 es ist ein 2.5 r5 Bj 2004. Jetzt habe ich aber Das Problem das wenn ich morgens aus dem Haus komme er nach ca 20 sek Orgeln erst anspringt. Ich arbeite selber bei vw und die Mechaniker von uns meinten das es ein riss im Zylinderkopf ist. Was ich mir aber sehr schwer vorstellen kann da wenn er dann 1 mal gestartet ist er dann ohne Probleme den ganzen Tag uber anspringt. Was mir auch aufgefallen ist das er dann wenn er nach dem Kaltstart angesprungen ist er kurze Zeit auf 4 Zylindern lauft. Ein Kollege meine schon das es An der kraftstoffversorgung liegt. Fehlerspeicher Auslesen hat ergeben das er verrennungsaussetzer im 3 Zylinder hat. Hat schon jemand auch solche Erfahrungen gemacht? Hoffe hier auf Hilfe da ich momentan ziemlich verzweifel. Danke

Beitrag von „Dieselross“ vom 29. November 2011 um 12:42

Hallo,
...zu den Aussetzern kann ich nichts beitragen, aber unser V6 TDI springt deutlich zügiger an , wenn ich ihn vor dem eigentlichen Startvorgang einmal kurz "trocken" vorglühen lasse. (..also die Bremse beim Schlüsselumdrehen nicht trete.)

Gruß,
Dietmar

Beitrag von „martin_v6“ vom 29. November 2011 um 17:18

[Zitat von Dieselross](#)

Hallo,
...zu den Aussetzern kann ich nichts beitragen, aber unser V6 TDI springt deutlich zügiger an , wenn ich ihn vor dem eigentlichen Startvorgang

einmal kurz "trocken" vorglühen lasse. (..also die Bremse beim Schlüsselumdrehen nicht trete.)

Gruß,
Dietmar

Hallo Dieselross

Bei meinem V6 ist es völlig egal wie kalt es ist. Die Elektronik macht ihre Aufgabe hier perfekt. Startknopf drücken und Fahrzeug springt immer sofort an.

Bin mir nicht sicher ob das beim T auch so ist aber es gibt Fahrzeuge die beim Öffnen der Fahrertüre den Vorglühvorgang starten.

Grüße Martin

Beitrag von „juma“ vom 29. November 2011 um 17:42

Servus,

zunächst herzlich willkommen hier im Forum! 🤖

Bei solchen Problemstellungen stets die Frage nach dem Alter der Batterie. Sollte noch die erste drin sein, wird es sich vermutlich nach dem Tasuch erledigt haben...

Beitrag von „Dieselross“ vom 29. November 2011 um 19:00

[juma](#), wenn der noch mehrfach jeweils 20 sec. "Orgeln" kann, dann scheint der Akku ja noch betriebswillig zu sein. 🤖

.. Spaß beiseite ... hast natürlich völlig Recht - will nur anmerken, das unserer (07er) schon im letzten Winter Batterieunterspannung "fehl gemeldet"

hat. Die Spur ist also richtig. (Fehler auslesen !) Hab bei der letzten Inspektion Anfang Nov. deshalb zunächst mal die Batterie aufladen lassen ... seither alles im Lot.

LG
Dietmar

Beitrag von „rotheli444“ vom 29. November 2011 um 19:38

Hallo,

das gleiche Problem hatte ich im letzten halben Jahr auch ständig- und es wurde keine Fehlermeldung im System abgelegt.

Der T sprang erst nach mehrmaligem Orgeln an, im Prinzip wie bei Dir.

Ursache war ein Druckverlust im System, verursacht durch porös gewordene Asbestdichtungen an den Einspritzdüsen. Diese wurden ausgetauscht und alles ist wieder so wie es sein sollte.👍

Daher hat der Gute immer erst eine zeitlang georgelt, um Druck aufzubauen.

Da Du bei VW arbeitest, frag doch in diese Richtung nach.

Viel Erfolg

rotheli444

Beitrag von „kelle“ vom 29. November 2011 um 19:59

Hallo, dieses Problem hatte ich bei meinem T5 (auch 5 Zylinder) nach ca 5 Jahren und knapp 100tkm. Da waren es die Glühkerzen, beim Ausbau zeigte sich, dass nur noch eine intakt war. Dies langt bei Temperaturen um den Gefrierpunkt nicht mehr zum zügigen anspringen.

Gruß Torsten

Beitrag von „g40“ vom 1. Februar 2012 um 04:25

Hallo,

ich wollte meine Erfahrung mit dem Starten meines T`s euch nicht vorenthalten!

Bei mir wollte er auch erst nach ca.20-30 sek anspringen und dann Sprang er auch den ganzen Tag munter an! Bis zum nächsten Tag.....

Alles mögliche überprüft, bis ich den Ölmeßstab gezogen habe und siehe da... es war über Max.....

Also habe ich die Dichtungen der Pumpe-Düse-Elemente erneuert und alles bestens!

Ps: Zum Wechseln des Zylinderkopfes muß der Motor ausgebaut werden, der Kopf ist sehr teuer, den gibt es nur mit Pumpe-Düse-Elementen, welche einzeln schon ca.700€ kosten.....

Gruß Thorsten

Beitrag von „mako71“ vom 1. Februar 2012 um 12:03

... 1 zu 1 gleiche Fehlermeldung hatte ich auch, auch zuviel Öl. Dichtungen wurden bereits erneuert. Dabei wurde festgestellt, dass der Zylinderkopf Auswaschungen hat. Leider ist er trotz Dichtung nicht mehr dicht zu bekommen, der Mechaniker war zwar zuversichtlich aber geklappt hat es dennoch nicht, kann es sein dass er was nicht beachtet hat ???

... und das nach gerade mal 130 Tkm, VW erlaubt sich mit demm Touareg wirklich was, dafür hätte jeder andere Autobauer längst Extremschelte in Autobild und Konsorten bekommen. Ursächlich für das Zylinderkopfproblem - ich halte es persönlich (meine eigene Meinung) für einen gewollten Konstruktionsfehler - ist die Kombination von Alukopf mit Stahlinjektoren die leider nicht (wie es im Motorenbau doch oft üblich) hinreichend fest sind.

Wo wir schon bei Materialkombinationen sind fällt mir spontan noch der tolle Edelstahlkrümmer ein, ganz ein feines Teil. Eignet sich sicher auch dazu um es dem Konstruktionsverantwortlichen bei VW in den A**** zu sch*****. Oder die toll konstruierte Kardanwelle, die (bis vor kurzem noch) ganz getauscht werden musste obwohl nur ein billiges (nicht wirklich verstärktes(ob hier jemand am Service reich wird ???)) Gummilager zum reißen neigt. Freudig denke ich auch an das ganz tolle Navi RNS2, welches gerne nicht die Navigationseinheit erkennt, bzw. die CD nicht mehr liebt bzw. nicht auswirft (lässt sich übrigend für wenig Geld reparieren, aber natürlich nicht bei VW).

An dieser Stelle nocheinmal ein ganz HERZLICHES DANKESCHÖN an VW (ja, es war mein erster und ganz, ganz sicher mein letzter VW)

Bei einem T-Reg 2004 empfehle ich dir unter keinen Umständen das bei VW machen zu lassen (soll um die 7T€ kosten). Man bekommt Zylinderköpfe auch flammneu und nackt auf ebay, ebenfalls Ventile, Dichtungssätze ... für wesentlich weniger Geld. PDE ebenfalls (für240€)

Ich bin so sauer auf VW ...

Beitrag von „g40“ vom 1. Februar 2012 um 19:13

[Zitat von mako71](#)

...

Bei einem T-Reg 2004 empfehle ich dir unter keinen Umständen das bei VW machen zu lassen (soll um die 7T€ kosten). Man bekommt Zylinderköpfe auch flammneu und nackt auf ebay, ebenfalls Ventile, Dichtungssätze ... für wesentlich weniger Geld. PDE ebenfalls (für240€)

Ich bin so sauer auf VW ...

Ich rep. mein Auto selber, sonst hätte der mich in der Werkstatt schon aufgefressen! Ist leider ein 2003er und ich glaube, der hat wirklich alles an Kinderkrankheiten noch incl.!

Wenn die sauber in der Werkstatt gearbeitet haben, kann man eigentlich nichts verkehrt machen! Ich habe es auch selber Rep. und er läuft auch wieder! Wo sollen aber dann deine Undichtigkeiten noch herkommen?!?

Gruß Thorsten

Beitrag von „t-ray“ vom 1. Februar 2012 um 21:39

Hi,

ich hab ja auch schon gelesen, dass der Motor zum Tausch des Zylinderkopfes raus muss, ich verstehe nur nicht, wieso? Man kommt beim R5 doch an alle Schrauben ran - selbst an die an der Rückseite des Zylinderkopfes unterhalb der Tandempumpe.

Hat jemand hier das schonmal ohne Ausbau des kompletten Motors gemacht bzw machen lassen?

Neulich gabs bei Ebay nen nagelneuen Kopf mit neuen PDEs für 2.500,-, man muss nur zur richtigen Zeit einen suchen.

Beitrag von „mako71“ vom 2. Februar 2012 um 09:42

@ Thorsten

man sagte mir der Zylinderkopf hätte Auswaschungen, sodass die Verbindung zwischen PD Element und Zylinderkopf nicht mehr dicht zu bekommen sei. Versteh es eigentlich selber nicht warum man so etwas nicht mehr dicht bekommt. Hast du vielleicht noch eine andere Idee was es sein könnte. Wirklich sicher ist sich irgenwie keiner. man meint aber es kann eigentlich nur daran liegen.

Beitrag von „apricola“ vom 2. Februar 2012 um 19:05

[hi Thunder-Coupe](#) , kann sein das es ein zufall ist das es jetzt wo es kalt ist, aufgetreten ist, es liegt aber sehr nahe das deine pumpedüseseinheiten die dichtungen verschlissen sind und dadurch die dieselleitung leer läuft und das ist dann das lange leiern bis wieder kraftstof am motor ankommt. bei mir war´s das gleiche, ich hatte dann dem freundlichen gesagt das er explizit nur die düsen ausbaut, reinigt und mit neuen dichtungen versieht und schwubbs diwupp wars wieder behoben. kostenpunkt ca. 500€

wenn deine batterie 14V anzeigt und du ordentlich leiern kannst liegt definitiv nicht daran, ich hatte auch alles probiert und zu lange gewartet, bevor ich die dichtungen wechseln lies und ergo, ging die batterie kaputt, der anlasser und das schwungmassenrad, was ich vor kurzem gewechselt hatte, also warte nicht zu lang damit du dier viel geld und arbeit sparst 😊

grüßerl apricola

ps: hatte aber auch was gutes, bin jetzt fit was batterie, anlasser oder getriebe ausbau betrifft



Beitrag von „Tessi“ vom 7. Februar 2012 um 08:53

huhu zusammen mein Dicker scheint die deutsche Kälte nicht zu mögen. wenn er derzeit bei -18 starten soll springt er zwar ohne orgeln an, läuft dann aber erst mal ein paar sekunden nicht auf allen Töpfen.. die Spannung geht dann auch erst mal ordentlich in den Boden. danach ist nach ein paar sec läuft er dann wieder sauber und rund Kann das auch auf irgendwas hindeuten? ist er einmal gesprungen ist es kein Problem bei wiederholtem Start grüßlies Tessi
PS: Fehler hab ich jetzt noch keinen auslesen lassen

Beitrag von „apricola“ vom 9. Februar 2012 um 11:57

Hey **Thunder-Coupe**,
wie hat sich dein problem mit dem starten entwickelt?
Würde mich interessieren 😊

Gruß apricola

Beitrag von „apricola“ vom 9. Februar 2012 um 12:05

Ähnm, warum soll der motor ausgebaut werdeb müssen um den zylinderkop auszubauen?
is n schmarn geht beim dicken total easy und von dem abgesehen muss nur der ventildeckel runter um die pde´s auszubauen und man könnte es sogar selbst machen wenn man den speziellen ausschlaghammer dafür hätte.
der freundliche meint auch das beim anlasser ausbau der halbe motor raus müsste, auch schwachsinn, ich mach das mitlerweilen in 1-1 1/2 std.
ebenso beim getriebe, da muss kein motor gelöst werden, habs vor kurzem alleine in 8 std geschafft ausser das runterheben...hab noch nie so n monstergetriebe gesehen 😊

Beitrag von „SNAP“ vom 13. Februar 2012 um 12:08

Jaja ... wenn man hier so schmökert sind sie Fehler doch immer wieder die selben.

Vor zwei winters fing es auch beim meinem Dicken an (R5 2004)

Mal startete er Winter 2010 wunderbarst, bei jeder denkbaren Temperatur und ab und an tat er mir eben nicht diesen Gefallen.

Nach dem berühmten 20 sekündigen Orgeln sprotzte er dann widerwillig an. Der Rest des Tages tat er als ob nie etwas gewesen... der Hund!

Zunächst, und leider durch Foreneinträge hier auf der falschen Fährte, war ich fest davon Überzeugt dass die Vorglühanlage defekt wäre.

Ich hab anscheinend auch meinen freundlichen winter 2011 falsch motiviert, und erhielt 5 neue Glühkerzen mitsamt neuen Relais und darüberhinaus noch einen angeblich korrodierten Stecker neu eingelötet.

Hatte ein paar hundert Euros gekostet, (den genauen Preis habe ich verdrängt.) Leider trat das Problem immer noch auf.

Da ich aber das Vertrauen in die Werkstatt (Autohaue Ernst Mannheim) verloren hatte, lebte ich damit und wartete auf den Frühling.

Beimim Zuge der Nachrüstung mit einer Standheizung beim Bosch Dienst im eisigsten Winter trat dieses Problem leider in der Werksttt nicht auf. Keine Fehlermeldung im Speicher, tolles Anspringen.

Zurück daheim freute ich nicht auf einen vorgewärmten Innenraum ... aber leider sprang der Motor wieder nicht an , was mich nicht weiterbrachte.

Wieder in diesem Forum geschmökert war ich der Festen Überzeugung der Kraftstofffilter, Rückschlagventil oder Unterdruck im Tank wären das Übels Wurzel. Somit bekam ich vom Bosch Dienst einen neuen Filter und ein zusätzliches Rückschlagventil verbaut.

Als Zwischenlösung startete ich 2012 meinen Hund mittlerweile mittels Starthilfespray , was sofort funktioniert, und die Batterie extrem geschont wird.

Da das natürlich keine Lösung ist, und ein Federelement des Kofferraumdeckels mit lautem zonnngg verschied und das Airbagzeichen dauerleuchtete , nutzte ich die Gelegenheit zu einem erneuten Werkstattbesuch.

Belesen durch dieses Forum postulierte ich bei der Werkstatt meine Meinung das sicherlich die Dichtungen einer Pumpe Düse Einheit undicht ist, und der Airbagfehler sicherlich auf einen defekten Stecker unter dem Sitz zu finden sei.

Heute erhielt ich die vorläufige Kostenschätzung über das Reinigen und Instandsetzen der PD sowie Steckeraustausch über ca 950 € . (der Dämpfer der Heckklappe hatte da schon 230 Euros verschlukt.)

In 5 Tagen ist er fertig, und ich werde mich gerne hier melden.

Grüsse an alle R5 TDI Leidensgenossen.

Snap

Beitrag von „Sittingbull“ vom 13. Februar 2012 um 13:57

[Zitat von SNAP](#)

...Da ich aber das Vertrauen in die Werkstatt (Autohaue Ernst Mannheim) verloren hatte, lebte ich damit und wartete auf den Frühling...In 5 Tagen ist er fertig, und ich werde mich gerne hier melden...

Hallo SNAP,

bei welchem 😊 steht jetzt dein Dicker 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „SNAP“ vom 13. Februar 2012 um 15:18

Hallo Stephan,

im Autohaus VAG Kress im Ma - Neckarau Friedrichstrasse 52-54

Ich melde mich wie es ausging .

G

Snap

Beitrag von „apricola“ vom 14. Februar 2012 um 10:28

Hi SNAP,

h mal deinen Preis gelesen vom Freundlichen wegen den PDE´s und das ist nicht realistisch. ich hab´s bei meinem auch machen lassen in Viernheim und erst mal gefragt was das material (dichtungssatz PDE) kostet und hatte dem Freundlichen auch explizit gesagt, das er nur die PDE´s reinigt und mit neuen Dichtungen versieht.

Materialkosten ca. 200€ und ein/ausbau ca.300€, ich kam summa sumarum auf 540€, ergo ist der ernst in MA 400€ teurer.

Ich würde da mal nachhaken?!

PS: lass dir nicht erzählen das irgendwelche PDE defekt wären und getauscht werden müssen (pro stck ca. 350€)

grüßerl apricola

Beitrag von „SNAP“ vom 20. Februar 2012 um 12:55

So Freunde, Dickerchen schnurrt wieder.

Wie versprochen melde ich mich nach getaner Arbeit wieder.

Ich habe machen lassen :

Luftfilter erneuern... (wie zum Teufel kann ein Hersteller das Ding so bescheuert einbauen ?)

Airbagfehler beheben (Fahresitz ausbauen und Kabel-Verbindung reparieren.

Die vordere Motorraumblende (über Haubenschloss) erneuern, da die mir beim rausklicken im Eisewinter gebrochen ist. (Starthilfesprayeinsatz)

Und natürlich die PDE instandsetzen (Reinigen und neue Dichtungen)

Der Spass hat Netto 909,50 € gekosten.

Alles bis auf die PDE herausgerechnet beläuft sich die Rechnung auf 650 € zzgl MwSt.

Ich bin nicht unzufrieden , da ich das Gefühl einer habe kompetent bedient worden zu sein und sich der Preis auch anscheinend im Rahmen des üblichen hält.

Bis bald

Snap.

PS : weiss jemand einen Trick wie man den sich von selbst (übernacht) herrabsinkenden Fahrersitz (manuelle Höhenverstellung) arretieren kann .

Beitrag von „Sittingbull“ vom 20. Februar 2012 um 13:52

Zitat von SNAP

Ich bin nicht unzufrieden , da ich das Gefühl einer habe kompetent bedient worden zu sein und sich der Preis auch anscheinend im Rahmen des üblichen hält.

Hallo SNAP,

schön, dass dein Dicker wieder läuft und der 😊 in Neckerau seine Sache versteht 🙌

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „t-ray“ vom 20. Februar 2012 um 15:55

Hi SNAP,

Wieviel km hat dein R5 denn runter? PDEs müssten nur neu abgedichtet werden und die Sitze im Kopf waren noch in Ordnung?

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2012 um 16:49

Zitat von SNAP

[...] PS : weiss jemand einen Trick wie man den sich von selbst (übernacht) herrabsinkenden Fahrersitz (manuelle Höhenverstellung) arretieren kann .

Servus Snap,

der Fahrersitz sinkt mitnichten von alleine runter, sondern du betätigst beim Aussteigen mit dem Oberschenkel ungewollt den Hebel der Höhenverstellung 🤖



Und dafür gibt es von VW eine, nein sogar mehrere, technisch höchst ausgefuchste Nachrüstlösungen in Form von Gummikeilen, Klemmblocken und sogar zum Schluß einen geänderten Verstellhebel als Krönung der Evolution, um dieses Problem zu lösen: [KLICK](#) (Bild der endgültigen Lösung = Beitrag 259, Gummikeile & Co. gibts in Beitrag 248. Have Fun! 😄)

Grüße
Robert

Beitrag von „rauchmelder“ vom 21. Februar 2012 um 01:33

Hallo Touareg Freunde,
mein Fahrzeug, R 5 TDI Bj. 2004 hat mittlerweile 409000 km gelaufen. Jetzt, bei den kalten Temperaturen und einer Standzeit von über 12 Stunden, habe ich Schwierigkeiten, mit dem Startverhalten. Der Motor springt an und geht sofort wieder aus. Dann muss ich Vollgas geben und den Anlasser drehen lassen. Nach ca. 15 Sekunden springt er dann an. Läuft dann aber nicht sofort auf allen Zylindern. (ca. 2 Sekunden). Wenn ich den Motor dann sofort wieder aus mache, springt er auch 6 Stunden später sofort und ganz normal wieder an.
Glühkerzen habe ich schon getauscht. Brachte aber keine Besserung. Der Motor hat noch volle Leistung und das Fahrzeug macht noch nach wie vor Spaß.
Weis jemand Rat?
Mit freundlichen Grüßen
Rauchmelder

Beitrag von „samson“ vom 21. Februar 2012 um 07:26

409.000 KM  das ist der Hammer, leider kann ich keinen Tipp geben, ruf den ADAC oder den  zu Fehlerauslesse.
Ich wünsche dir noch viele viele Kilometer mit deinem Dicken.

Beitrag von „NIUBEE“ vom 21. Februar 2012 um 08:58

[Zitat von rauchmelder](#)

kalten Temperaturen und einer Standzeit von über 12 Stunden, habe ich Schwierigkeiten, mit dem Startverhalten.

Wie wäre es mit dem Thread der gleich unter deinem ist?

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...probleme-2-5-R5>

Stichwort:Injektoren, Dichtungen, etc? Schon überprüft? Gibt auch zig Hinweise was es sein kann.

Ohne den 😊 wirst du hier aber mE nichts selber lösen können...

Beitrag von „coala“ vom 21. Februar 2012 um 09:18

[Zitat von NIUBEE](#)

Wie wäre es mit dem Thread der gleich unter deinem ist? [...]

Servus,

und deshalb zusammengeführt, die beiden Themen...

[rauchmelder](#): Die Suchfunktion beißt nicht 🤖 Ansonsten Glückwunsch zu dieser beachtlichen Laufleistung und Grüße

Robert

Beitrag von „SNAP“ vom 21. Februar 2012 um 14:06

Hallo Freunde

@ sitting Bull ja, freut mich auch, ende Gut alles Gut.

@ t- ray 120000 tkm

@ Coala danke.

@ Rauchmelder erst mal Glückwunsch, und dein Fehlerbild hört sich genauso wie mein (altes) an.

hatte ja auch erst neue glühkerzies reinshtauben lassen.

Wie gesagt, der 😊 kann eine Druckprüfung machen um den Fehler in Richtung pde einzugrenzen.

meld dich mal ob es die pde waren .

Hellau und Ahoi

Beitrag von „t-ray“ vom 21. Februar 2012 um 17:34

409 tkm von rauchmelder ist ja schon ne andere Hausnummer als die 120 tkm von SNAP. Ob es da mit neuen Dichtungen getan ist oder doch ein neuer Kopf fällig ist, wenn der Rest vom Motor noch was taugt? Das kann man nur durch Ausbau der PDEs und Untersuchung der Sitze feststellen.

[rauchmelder](#): Aber vielleicht hast du ja Glück, wollen wir es hoffen.

Beitrag von „Merti“ vom 25. Februar 2012 um 20:29

Hallo, verfolge schon seit längerem diese Beiträge. Habe das gleiche Problem seit ca. 3 Monaten.

In der zwischenzeit wurde so einiges bei VW gewechselt, unter anderem die Glühkerzen, aber ohne Erfolg.

Auch irgendwelche Rückschlagventile, die den Druck in den Kraftstoffleitungen wohl halten sollen.

Na ja, letzte Woche beim Anfahren an der Ampel habe ich mal kurzer Hand ebend die Innenstadt eingenebelt.

Fahrzeug drehte sofort hoch ohne das Gaspedal weiter getreten zu halten bis in den roten Bereich, bis ich ihn dann abgewürgt hatte, da er ja sich über den Schlüssel nicht mehr abschalten lies.

Erste Diagnose vom ADAC war, das wohl der Turbolader defekt sei und das Motoröl verbrannt hat. Fahrzeug wurde dann vom ADAC abgeschleppt , und zu einem befreundeten Kfz Meister in eine freie Werkstatt gebracht.

Da ich ja schon so einige Infos hier gesammelt hatte, kam er dem Übeltäter schnell auf die Spur. Heute zeigte er mir dann das Übel. Ölvermehrung, undichte Abdichtungen an allen PDE, festgestellt durch abdrücken des Kopfes , usw. usw.

Als ich dann die VW Werkstatt gefragt hatte warum sie den Kopf nicht abgedrückt hatte, bekam ich nur zur Antwort, das dieses nicht die übliche Vorgehensweise sei.

Mein Bekannter sagte nur das man, wenn dieser Mangel der Undichtigkeit früher erkannt worden wäre, hätte es wahrscheinlich auch gereicht die PDE abzudichten. Alles in allem, Kopf ausgewaschen an den Aufnahmen der PDE. Er sagte mir, das es wohl das beste ist den

gesamten Kopf mit allen Teilen zu ersetzen, da eine Abdichtung mit so starker Auswaschung nicht mehr hin zu bekommen ist. Die Materialkosten belaufen sich auf ca. 4000€ .

Darin enthalten.

- Zylinderkopf mit Ventilen, Nockenwelle, und Einspritzdüsen
- Druckregelventil
- Zylinderkopfdichtung
- Schrauben, und unzählige Dichtungen und O-Ringe und sonstige Kleinteile

Zu den 4000€ kommt noch der Ölwechsel mit allem was dazugehört und der Einbau der Sachen.

Hierbei handelt es sich um original Ersatzteile und die Sachen sind alle neu.

Werde dann ja sehen ob unser Dicker dann wieder so gut ist wie er uns die letzten Jahre gefahren hat, bin da aber sehr zuverlässig. Da uns dieses Fahrzeug ohne schwerwiegende Mängel überall hingebracht hat.

Auf den Bildern könnt Ihr sehen, das an den PDE auf der linken Seite zwischen den O-Ringen das Material heller ist, und anden Sitzen im Kopf die linke Seite dunkle Riefen hat. Das sind die Auswaschungen.

Ach ja, die Laufleistung beträgt 112000Km und er ist von 2004.

Ich halte euch auf dem Laufenden.

Grüße Merti

Beitrag von „t-ray“ vom 26. Februar 2012 um 11:28

Da sowieso schon alles auseinander gebaut ist, würde ich es glaube ich trotzdem erstmal mit neuen Dichtringen für die PDEs versuchen. Der Dichtsatz kostet nicht die Welt und den kompletten Kopf kann man später sonst immer noch runter reissen. Einen kompletten Kopf mit überholten PDEs, neuer Nockenwelle, etc. bekommt man beim Motorendienst bereits ab ca 2.600,- und den Einbau sollte man auch schon für ein paar hundert Euro bekommen. Für 5-6 tsd Euro bekommt man ja schon Angebote für komplette Austauschmotoren inkl Einbau. Und bei VW hab ich auch schon viel Mist erlebt, siehst du ja schon aus eigener Erfahrung. Auf die PDEs musstest du sie anscheinend hinweisen.

Beitrag von „t-ray“ vom 3. April 2012 um 20:21

Zitat von Merti

Ich halte euch auf dem Laufenden.

Grüße Merti

Und, was ist jetzt draus geworden? Läuft der Dicke wieder? Hat er einen neuen Kopf bekommen oder hast Du es mal "nur" mit neuen Dichtungen versucht?

Beitrag von „Maverick“ vom 7. April 2012 um 11:43

Hallo,

jetzt hat es mich auch erwischt. R5 152000 km BJ. 2005. 🤖

Erst sprang der Motor sporadisch sehr schlecht an, wenn er Bergauf geparkt wurde musste ich bis zu einer Minute Orgeln.

Dann stellte ich fest, dass der Ölstand steigt und dass der Motor in manchen Drehzahlbereichen unrund läuft.

Aufgrund eurer Feststellungen hab ich dann die PD-Elemente ausgebaut und siehe da, wie bereits von euch beschrieben, Einlaufspuren an den Elementen und am Zylinderkopf. 🤖

Ich hab die Dichtungen alle erneuert. Seidem springt er wieder super an und läuft richtig schön!!!!

Aber wie lange geht dass gut?

Hat schon jemand Erfahrungen damit?

Es wird wohl irgendwann ein neuer Zylinderkopf fällig werden Oder?

Hier noch ein paar Bilder von den Pumpe-Düse-Elementen und dem Zylinderkopf.

Grüße

[DSCF2877.jpg](#)[DSCF2882.jpg](#)[DSCF2887.jpg](#)

Beitrag von „Merti“ vom 7. April 2012 um 14:16

Ja dann mal los, wie versprochen hier das Ergebnis.

Wie vorher ja festgestellt, hatte der Zylinderkopf Auswaschungen, die nicht mehr abzudichten waren. Nun kam jetzt noch dazu, das nach dem Entfernen des Zylinderkopfes festgestellt wurde, das alle 5 Zylinder Einlaufspuren hatten, besonders die hinteren 3 Zylinder zeigten tiefe Riefen.

Wie der befreundete Kfz Meister sagte, lag das an dem hohen Diesel Anteil im Motoröl. Na ja was soll ich jetzt noch sagen.

Der Motor war hin.

Darauf hin setzte er sich mit der Firma Kindt-Motoren GmbH aus Lübeck in Verbindung. Diese Firma hatte zwei Motoren zur Auswahl. Einmal eine Plasma beschichtete und die zweite war eine mit eingesetzten Zylinderlaufbuchsen. Wie gesagt, waren diese Motoren generalüberholt mit 12 Monaten Garantie oder 30000 Kilometer. Wir entschieden uns dann für den Motor mit eingesetzten Laufbuchsen. Der Motor bestand aus Motorrumpf, Block und Kopf mit Ölwanne, Ölpumpe und Wasserpumpe. Die restlichen Anbauteile wurden von meinem alten Motor übernommen. Auch die PDE, wurden nach Überprüfung wieder verbaut.

Ob dieser Motor jetzt genau so gut ist wie einer der mit Plasma beschichtet ist, wird sich ja noch zeigen.

Der Intervall für diesen Motor ist jetzt auf 15000 Kilometer herab gesetzt worden und nach 1000 Kilometern, muß ein Kompletter Ölwechsel gemacht werden. Na denn !!!!

Jetzt wollt Ihr bestimmt auch noch wissen, was der Spaß gekostet hat.

Der Motor: 5850,00 €, darin enthalten sin 1200,00 € Altteilpfand

Gesamt: 6750,00 € incl. Montage und weiteren Ersatzteilen

Anbei noch ein paar Fotos

Wenn Ihr euch wundert, warum der Vorderbau fehlt, der Motor ist nicht nach unten hin ausgebaut worden, sondern nach vorne.

Beitrag von „marko112“ vom 19. April 2012 um 22:58

Was sind PDE`s bitte kann das jemand bitte für einen Laien beschreiben.

Habe seit diesen Winter auch Kaltstart Schwierigkeiten starte zwar fühlt sich aber an bei minus Temperaturen
als ob er das letzte von sich gibt.

Beitrag von „coala“ vom 19. April 2012 um 23:11

[Zitat von marko112](#)

Was sind PDE`s bitte kann das jemand bitte für einen Laien beschreiben. [...]

Servus,

Pumpe-Düse-Einheiten. Eine konstruktive Eigenheit des R5-Motors, welcher nicht mit Common-Rail-Technik arbeitet.

Grüße
Robert

Beitrag von „marko112“ vom 19. April 2012 um 23:27

Danke hätte auch selber draufkommen können 😊