

Summary aller Lösungen für Kaltstartprobleme R5

Beitrag von „Stingray76“ vom 13. Dezember 2011 um 14:03

Hallo

ich bin neu hier und habe mit Interesse die Beschreibung in dem paralleforum "Kaltstartprobleme" gelesen.

Ziel meines neuen Themas ist nochmal kurz und knapp eine Zusammenfassung zu bekommen. Hintergrund: ich habe seit 2 Monaten Ärger genau mit dem Problem (R5, ca 80TKM, Bj 2003) Springt nach längerem Stehen nicht sofort an und rödelt erstmal rum. Beim 2. oder 3. Versuch kommt er dann so langsam. Im Stich gelassen hat er mich bisher noch nie.

VW WERkstatt sagt nach einer sinnlosen Drosselklappenreparatur nun sofort: Haarriss im Zylinderkopf. Reperatur ca 5000€ +x. Natürlich nicht Nachprüfbar ausser, das das System Druck verliert (was ja auch an Dichtungen etc liegen könnte, die aber anscheinend aufgrund der Art und Weise wie der Motor gebaut sei nicht so einfach - oder gar nicht - ausgetauscht werden können). Sonstige Messwerte alle Top.

Nach diversen Foren (wie MotorTalk oder eben diesem) lese ich immer wieder Beiträge wie: hatte das Problem auch und es war

-die Einspritzdüse

-die abdichtenden Asbestringe

...

Ich bin absoluter Novize - wie ihr vermutlich merkt ;o) und will einfach nur, das mein lieber Touri fährt!

Am Meisten ärgert mich die Aussage einer 2ten unabhängigen Werkstatt die sagt: das scheint ein bei VW bekanntes Problem zu sein und eine Schwachstelle des Motors. Da man aber nicht so leicht (oder gar nicht) einzelne Teile hier auswechseln kann, wird sofort vorgeschlagen den kompletten Zylinderkopf für ne Menge Geld auszutauschen.

Ich bekomme die Aussagen nicht übereinander: auf der einen Seite helfen "Kleinigkeiten" (wie ich in den Foren lese)

auf der anderen Seite muss der komplette Kopf getauscht werden (Werkstatt)?

Daher meine Bitte an Alle, die dieses Problem kennen und hatten um eine Kurzbeschreibung :

a) was hat geholfen

b) was hats gekostet (pie mal daumen)

Mein Ziel wäre, mit dieser fundierten Sammlung nochmals in die/eine Werkstatt zu gehen, um potenzielle Arbeiten durchführen zu lassen BEVOR ich nen Zylinderkopf wechsele. Kann doch nicht sein, das bei nem Oberklasse Auto anscheinend bei jedem der Zylinderkopf bei 80, 90 oder 100TKM platzt...

"Helfen Sie mir Obi-Wan - Ihr seid meine letzte Rettung!"

Danke!

PS: Fehler werden bei Auslesen nicht angezeigt.

Beitrag von „SachsenPaule“ vom 13. Dezember 2011 um 17:41

Selbes Problem. Neuer Rumpfmotor. Kosten: gut 6.000,- EUR (inkl. 30 % Kulanz von VW).

EDIT: So ähnlich hört sich das bei mir an:
<http://www.youtube.com/watch?gl=DE&hl=de&v=Oc67GiwYe7U>

Beitrag von „Stingray76“ vom 13. Dezember 2011 um 23:24

Ergaenzung nachdem ich das Video von Sachsen Paule gesehen habe:
Der Anlasser läuft und hört sich normal an (wie n Diesel der bei minus 30grad nich anspringt).
Dann kommt der Motor beim zweiten , dritten Startversuch.

Beitrag von „gtom“ vom 17. Dezember 2011 um 08:42

Zitat von SachsenPaule

Selbes Problem. Neuer Rumpfmotor. Kosten: gut 6.000,- EUR (inkl. 30 % Kulanz von VW).

EDIT: So ähnlich hört sich das bei mir an:
<http://www.youtube.com/watch?gl=DE&hl=de&v=Oc67GiwYe7U>

Hallo, erstmal vorstellen... Thomas, 40 Years, Touareg 2,5TDI Bj 2004....

Grundsätzlich ist bei so einem Geräusch erstmal KEIN neuer Motor fällig... Das Symptom - Nach längerer Standzeit - dauert der Motorstart etwa 20 Sek ist primär ein Spritproblem...

D.h. man sollte hier mit System drangehen.... Batterie OK? Gluhkerzen OK? Kraftstoffpumpen (Unter Sitzbank) ok? Dieselfilter und Kraftstoffdruck vor der Tandempumpe OK? Enddruck der Tandempumpe messen, Rücklauf verschliessen und PD- Druckverlust messen.

Wenn nun z.B. der Druck der Tandempume nicht OK ist dann sollte diese ausgetauscht werden. NACH dem Tausch ist zwingend eine erneute Druckprüfung fällig da ansonsten bei fehlerhafter motage bzw defekten Dichtungen u.U Kraftstoff ins Motoröl gelangen kann was im Endeffekt zu nem kapitalen Motorschaden führt....

Übrigens sind das alles Symptome die nicht im Fehlerspeicher abgelegt sind, somit sollte hier ein Mechaniker dran der etwas Sachverstand hat... 😊

Gruß Thomas

Beitrag von „gtom“ vom 19. Dezember 2011 um 08:49

Nachtrag:

Es gibt einen kleinen Test den jeder selbst machen kann:

Bei kaltem Motor NICHT die Fussbremse betätigen sondern Schlüssel nach Rechts drehen und warten bis die Vorglühlampe ausgeht (Die Kraftstoffpumpen laufen kurz an) Dann sofort Schlüssel nach links.

Das mind. 6x wiederholen und beim letzten Versuch die Bremse betätigen. Wenn der Motor nun sofort startet ist es ein Sprit- Problem durch urücklaufenden Kraftstoff...

Gruß , Thomas