

Touareg 2,5 TDI R5 springt nicht an

Beitrag von „Touareg-Master1“ vom 2. Juli 2012 um 16:13

Hallo Touareg Freunde,

mein Touareg 2,5 TDI R5 springt meistens morgens nicht an. Der Anlasser laeuft und laeuft. Ich ziehe dann immer den Zuendschlüssel ab und beim 3. Versuch springt er dann meistens an aber auch nicht sofort. Ich war auch schon deswegen in einer freien Werkstatt (Motoo) die haben alle Dichtungen des Pumpe Duese Systems getauscht und den Diesel Filter. Dafuer habe ich ueber 600 EUR bezahlt und der Fehler ist immer noch da.

Man hat mir dann freundlicherweise die Fotos der Rep. gegeben. Diese Werkstatt konnte mir dann auch nicht mehr helfen. Beim Auslesen des Fehlerspeichers hat die Werkstatt nichts gefunden. Sie schliessen allerdings nicht aus, dass der Freundliche evtl. was mehr auslesen kann ??

Wer kann mir helfen mit der Frage woran dies liegen kann. Das Problem tritt komischerweise nicht jeden Morgen auf aber fast jeden. Wenn der Wagen nur ein paar Stunden steht, dann spring er direkt an ??

Die Batterie ist 2010 neu installiert. Bin echt fuer jeden Tipp dankbar und moechte nicht unbedingt zum Freundlichen fahren muessen.....

Gruesse Andreas

Beitrag von „alevuz“ vom 3. Juli 2012 um 21:52

Hallo,

Ich behaupte jetzt mal dass sich die PDE in den Kopf eingearbeitet haben und somit ein NEUER Kopf und neue PDE (vermutlich) fällig sind.

Die(Rollen)kipphebel der PDE sehen auch nicht mehr ganz frisch aus, wurde die Nockenwelle auch kontrolliert ? Hat das Fzg einen DPF? Welches Öl wird verwendet ?

Die wenigsten freien Werkstätten kennen sich damit richtig aus und haben das Spezialwerkzeug um die PDE auszubauen, die Dichtringe einzusetzen, die PDE wieder einzubauen und einzustellen. Ganz zu schweigen von den neuen Einstellschrauben die zu

verwenden sind....

Etwas umfangreicher wird es dann beim Kopftausch auch noch..... also kannst die freie Werkstatt hier meistens vergessen, so einen Pfuscher kannst du auch selbst mit einem OBI Knarrenkasten veranstalten.

Schönen Abend
Alevuz

Beitrag von „Touareg-Master1“ vom 5. Juli 2012 um 14:24

[Zitat von alevuz](#)

[...] Ich behaupte jetzt mal dass sich die PDE in den Kopf eingearbeitet haben und somit ein NEUER Kopf und neue PDE (vermutlich) fällig sind. [...] Etwas umfangreicher wird es dann beim Kopftausch auch noch..... also kannst die freie Werkstatt hier meistens vergessen [...]

Hallo Alevuz

danke fuer Deine Antwort, aber der Motor springt ja noch irgendwann an und am Tage wenn ich ihn mehrfach nutze springt er auch immer an.

Nur nach laengerer Standzeit geht es erst beim 3. Mal ?? Als Oel verwende ich das Castrol EDGE (ich glaube 0W30 Vollsintetisch mit VW Freigabe 507)

Mit welchen Kosten muss ich denn rechnen wenn ich jetzt zum Freundlichen gehe ??

Gruss Andreas  

Beitrag von „Touareg1974“ vom 5. Juli 2012 um 17:47

[Zitat von Touareg-Master1](#)

Hallo Alevuz

danke fuer Deine Antwort, aber der Motor springt ja noch irgendwann an und am Tage wenn ich ihn mehrfach nutze springt er auch immer an.

Nur nach laengerer Standzeit geht es erst beim 3. Mal ?? Als Oel verwende ich das Castrol EDGE (ich glaube 0W30 Vollsintetisch mit VW Freigabe 507)

Mit welchen Kosten muss ich denn rechnen wenn ich jetzt zum Freundlichen gehe ??

Gruss Andreas 

...das ist schonmal das falsche Öl, bei deinem Motor solltest Du ein VW Freigabeöl 506.01 fahren, ein LL2 Öl und nix anderes. Gibt aber genug Themen hier im Forum darüber...

Beitrag von „alevuz“ vom 8. Juli 2012 um 13:02

Hallo,

Wobei er ja bis jetzt noch nicht geschrieben hat ob er einen DPF hat oder nicht !

Wenn LL2 dann wäre ja 0W30 vollsintetisch schon mal richtig.....

Meine Öl Frage bezog sich bei seinem Beitrag eher auf die Nockenwelle und die Rollenkipphebel die ja nicht mehr ganz gut aussahen.

Die PDE sind ganz sicher eingearbeitet ! Da gibt es nix daran zu zweifeln !

Würde mal grob **schätzen** : Neuer Kopf 1500 €, Nockenwelle: 500 €, Kipphebel : 500 €, neue PDE: 3000 € , Nockenwellenlager : 250 €, Dichtungen und Kleinmaterial: ca. 300 €, Arbeitszeit: 1000 € (wird wohl nicht langem)

Hydrostößel und anderer Krims Krams kommt halt auch noch dazu..... wenn er wirklich da falsche Öl hatte dann wären noch die Hauptwellenlager und die Pleuellager zu kontrollieren und evt. zu erneuern.....

Wobei die Nockenwellen, Kipphebel, PDE, Hydros und die Lager zum Abklären sind !

Leider ist diese Aktion nach der Ablösung der Plasmaschicht (ATM fällig) eine der kostenintensivsten Aktionen die dich bei deinem Fzg. motorisch gesehen treffen kann - Sorry !

SG

Alevuz

Beitrag von „Touareg-Master1“ vom 8. Juli 2012 um 13:35

Hallo

danke fuer Deine Antwort. Ich hatte mich bei der Oelsorte vertan (nur in meinem Text) . In Wirklichkeit habe ich CASTROL EDGE FST 5W30 Fully Sythetic VW Freigabe 504 00/ 507 00. Ich hatte vorab bei VW angerufen und es wurde mir bestaetigt, dass dies das richtige Oel fuer meinen Touareg R5 sei.

Desweiteren habe ich 2008 einen Diesel Partikel Filter nachruesten lassen um die dir Gruene Plakette zu erhalten.

Gruss Andreas 

[Zitat von Touareg-Master1](#)

Hallo Alevuz

danke fuer Deine Antwort, aber der Motor springt ja noch irgendwann an und am Tage wenn ich ihn mehrfach nutze springt er auch immer an.

Nur nach laengerer Standzeit geht es erst beim 3. Mal ?? Als Oel verwende ich das Castrol EDGE (ich glaube 0W30 Vollsytetisch mit VW Freigabe 507)

Mit welchen Kosten muss ich denn rechnen wenn ich jetzt zum Freundlichen gehe ??

Gruss Andreas 

Beitrag von „juma“ vom 8. Juli 2012 um 13:55

Servus,

nachdem du einen DPF nachgeruestet hast, handelt es sich um ein offenes System und dein Oel muss weiterhin das bleiben, das du vorher auch hast fahren muessen. Und das ist deinem Fall ein Oel mit der Freigabe 506.01

Beitrag von „alevuz“ vom 8. Juli 2012 um 14:12

Zitat von Touareg-Master1

In Wirklichkeit habe ich CASTROL EDGE FST 5W30 Fully Sythetic VW Freigabe 504 00/ 507 00. Ich hatte vorab bei VW angerufen und es wurde mir bestaetigt, dass dies das richtige Oel fuer meinen Touareg R5 sei.

Desweiteren habe ich 2008 einen Diesel Partikel Filter nachruesten lassen um die dir Gruene Plakette zu erhalten.

Hallo,

Das ist wieder einmal der gleiche Blödsinn den dir alle VW FACHwerkstätten erzählen - Die sind echt zu blöd eine Anweisung des Werks umzusetzen und auf's Etikett der Öldose zu sehen....



Wobei dieses Öl (CASTROL EDGE FST 5W30 Fully Sythetic) zumindest vollsyntetisch ist - ich kenn mich nicht mehr aus ! 

Dein Motor R5TDI (MKB-Axx) **ohne Werks DPF** benötigt **LL2** (VW 50.600/ 50.601) und NIX anderes - **der nachgerüstete Filter ändert daran überhaupt nichts !**

Probe vom Öl nehmen und analysieren lassen dann Öl raus und ganz schnell LL2 einfüllen lassen !

Wenn du die Rechnungen von den anderen "falschen" Ölwechseln noch hast - gut aufbewahren und sichern - kannst noch mal benötigen!

Somit kannst du dich ab jetzt auch mit der Geschichte über die abgenutzten Lagerschalen befassen !

Leider ist dabei auch noch zu erwähnen das die undichten PDE eher bei Vollgasmotoren auftreten (bei längerer Volllast fangen die einfach geschraubten "alten" PDE wohl zum Vibrieren an ?) und die Lager auch eher bei Heizer Motoren kaputt gehen als bei einem "Opamotor" der das Fahrzeug immer schon warm fährt und max 150 km/h fährt - zumindest war dies bei den letzten so der Fall die ich gesehen habe, 3xR5 aus einem T5 mit kaputten Nockenwellen-lagern / Hydros und ein V10 !!!! (BLE) !!! aus BJ2005 mit detto den gleichen Problemen, OK, der V10 hatte noch einen Düsen Schaden dazu..... alle zumindest mit 2 Intervalle mit LL3 anstatt LL2.

Ob ich dir jetzt noch einen schönen Sonntag wünschen soll ?

SG

Alevuz

Beitrag von „t-ray“ vom 8. Juli 2012 um 14:18

Hi,

um dir den Schock zu nehmen, den dir Alevuz verpasst hat:

Es gibt durchaus auch Werkstätten ausser VAG die in der Lage sind, dir einen neuen Kopf mit neuer Nockenwelle, etc unter Verwendung deiner alten, geprüften und neu abgedichteten PDEs für 3.000 - 3.500 einzubauen. Komplette Motorüberholungen kriegst du von Motorenwerkstätten ab ca 5.500 €. Ob du mit einem reinen Kopftausch davonkommst hängt natürlich auch von der Motorlaufleistung sowie von einem evtl bereits entstandenen Schaden durch das von dir verwendete falsche Öl ab. (Obwohl sich bei dem Öl ja immer noch sehr viele drüber streiten, ob hierdurch tatsächlich derartige Schäden entstehen.)

Beitrag von „Touareg-Master1“ vom 11. Juli 2012 um 14:04

Zitat von alevuz

[...] Dein Motor R5TDI (MKB-Axx) **ohne Werks DPF** benötigt **LL2** (VW 50.600/ 50.601) und NIX anderes - **der nachgerüstete Filter ändert daran überhaupt nichts** ! [...]

Hallo , war heute bei einem Freundlichen meiner Wahl, der auf Grund der Fahrgestell Nr bestaetigte, dass nur 50601 LL2 Oel in den 2,5 TDI R5 rein darf. Habe mich daher mal dort zum Oelwechsel angemeldet. Mit dem Kopftausch hat VW auch mal grob so 10.000 EUR geschaezt.....

Bei ATU hatte ich vorher auch gefragt wegen Oelwechsel. Die haben dieses Oel noch nicht einmal geschweige denn dass sie wussten welches da rein muss. Ist denen offenbar egal. Hab dem VW Meister die Bilder gezeigt und er meinte ich kann versuchen dies bei einem Motoren Instandsetzer reparieren zu lassen, hohnen etc...

Das wuerde dann ca. 3500 EUR kosten ?

Ich habe dort sogar eine internet adresse eines solchen Betriebes bekommen. Die hatten schon mal eine Maschine eines T5 dort wieder hinbekommen.

Uebrigens im Verkaufs Regal des VW Haendlers stand nur das Oel welches ich drin habe VW Freigabe Nr 50400/50700 von Castrol EDGE 5W30 FST ???

Danke fuer eure Ratschlaege und Tipps !!



Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 1. August 2012 um 01:24

Erste, entschuldigung fur meine schlechte deutch (in sprache geht dass besser) 😊

Meine R5 start super aber nicht jeden tag..... 5-bis .. tagen geht gut und dann 1 mal nicht.. ich muss 10-20 sec. starten, und die ganze tag keine problem!

Weiss dir vielleicht was die problem ist? (R5 tdi) Hier bij werkstatte sagen sie vielleicht die einspritzer?(verstuivers in hollandisch) oder die kraftstoffpumpe? 🛠️, koste 2000 bis 5000 und mehr euro??

Danke zusammen,
Dimitri

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2012 um 09:04

Hallo,

Schau mal hier:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...pringt-nicht-an>

SG
Alevuz

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2012 um 10:24

[Zitat von Dimitri-Turbo](#)

[...] Meine R5 start super aber nicht jeden tag..... 5-bis .. tagen geht gut und dann 1 mal nicht.. [...]

Servus Dimitri,

Thema existiert bereits, deshalb zusammengeführt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 2. August 2012 um 12:08

Danke Robert,

Ich brauche auch oel 5W30 (code...504.00) 😞 ... Und ich Schau mal in die andere Thema!

@[Touareg-Master1](#) ; ist das problem bei dir noch? Die werkstatte hat schon gedacht das luft in die kraftstofsyste me kommt... aber sie weisse nicht wie dass kann.

Danke, Dimitri

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2012 um 12:38

[Zitat von Dimitri-Turbo](#)

Ich brauche auch oel 5W30 (**code...504.00**)

Hallo,

GANZ sicher NICHT!

ohne DPF: LL2 also 0W-30 vollsynthetisch nach VW Norm 50.600 / 50.601

mit NACHGERÜSTETEM DPF: LL2 also wieder 0W-30 vollsynthetisch nach VW Norm 50.600 / 50.601

mit DPF ab Werk: LL3 also 5W30 teilsynthetisch nach VW Norm 50.700 / 50.701

(Ich entwickle in Zukunft echt mal Ölstopfen mit der eingravierter Norm drauf für alle die ganzen VW Fachwerkstätten !)

SG
Alevuz

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 2. August 2012 um 12:44

Ich brauche falsche oel? (5W30)

und ich muss 0W30 habe ? hat ich das gut verstehn?

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2012 um 12:56

Hallo

Als uw voertuig een roetfilter?

Dat is de vraag van de vragen!

Übersetzt mit Google Übersetzer !!!

SG
Alevuz

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 2. August 2012 um 13:00

Servus,
Ich haben KEINE roetfilter baujahr 2005.
Danke..

Beitrag von „alevuz“ vom 2. August 2012 um 13:14

-->

ohne DPF: LL2 also 0W-30 vollsynthetisch nach VW Norm 50.600 / 50.601

SG

Alevuz

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 2. August 2012 um 21:53

Danke, heute mittag VW-werkstatte hir in Uithoorn und die sache 5W30 longlife fur R5 tdi 🙄🙄
... morgen (freitag) gehen ich nach DL fur urlaub und frage die Werkstatte dar..

Beitrag von „jamesbond“ vom 2. August 2012 um 23:22

[Zitat von Dimitri-Turbo](#)

[5 W 30 longlife](#)

Hallo,

das Öl aus "deinem Link" ist das falsche Öl für dich. Du benötigst VW Norm 50.600 / 50.601

LG

james

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 4. November 2012 um 18:37

Meine dicke ist jetzt in Werkstatte... er werts eine neue cilinderkopf und einspritzers... koste hier 3000 incl. arbeit.

Darna hofentlich keine problemen mehr.

Beitrag von „Touareg-Master1“ vom 5. November 2012 um 14:07

Hallo

seit Wochen habe ich jetzt rausgefunden, dass, wenn ich meinen Touareg R5 TDI auf einem Gefaelle (5%) parke wo Motor tiefer liegt als das Hinterteil, dann springt er zuverlaessig an beim 1. Startversuch. Sobald ich den R5 andersherum parke also mit Schnauze hoeher als das Hinterteil, dann muss ich 3-4 mal starten bis Motor laeuft. Habe das ca. 100 mal probiert und es hat ohne Ausnahme immer so funktioniert. Sobald der R5 einfach waagerecht abgestellt wird, kann es auch Probleme beim Starten geben ??

Kann das jemand erklaren ??

Mfg

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Das ist wieder einmal der gleiche Blödsinn den dir alle VW FACHwerkstätten erzählen - Die sind echt zu blöd eine Anweisung des Werks umzusetzen und auf's Etikett der Öldose zu sehen....🤔👉 [...]

Beitrag von „alevuz“ vom 5. November 2012 um 14:32

Hallo,

Du kannst ihn auch auf den Kopf stellen, es ändert nichts daran dass dein Zylinderkopf inkl. PDE im Eimer sind !

Ich vermute auch das du eine Ölstands-**ZU**-nahme bekommen wirst !

SG

Alevuz

PS: (Irgendwann nützt dir das spezielle Abstellen des Fzgs auch nichts mehr !!)

Beitrag von „Darragh“ vom 5. November 2012 um 20:43

Zitat von Touareg-Master1

Hallo

seit Wochen habe ich jetzt rausgefunden, dass, wenn ich meinen Touareg R5 TDI auf einem Gefaelle (5%) parke wo Motor tiefer liegt als das Hinterteil, dann springt er zuverlaessig an beim 1. Startversuch. Sobald ich den R5 andersherum parke also mit Schnauze hoeher als das Hinterteil, dann muss ich 3-4 mal starten bis Motor laeuft. Habe das ca. 100 mal probiert und es hat ohne Ausnahme immer so funktioniert. Sobald der R5 einfach waagerecht abgestellt wird, kann es auch Probleme beim Starten geben ??

Kann das jemand erklaren ??

Mfg

Hallo "Touareg-Master1"

Ich bin zwar kein Fachmann, was das Instandsetzen von Fahrzeugen angeht, aber ich denke hier liegt das Problem in der Spritzzufuhr.

Mehrere Möglichkeiten könnten hier in Frage kommen:

- 1.) Spritpumpe defekt (wenig Förderleistung)
- 2.) Rückschlagventil hält nicht dicht. (lässt den Kraftstoff zum Tank zurück fließen, wenn der Motor abgestellt wird)
- 3.) Eines oder mehrere der PDE sind defekt (dadurch braucht es länger bis Druck aufgebaut wird)
- 4.) Das Überdruckventil, welches überschüssigen Sprit zum Tank zurückführt ist verdreckt oder defekt.

Da der Motor bekanntlich höher im Fahrzeug liegt als der Tank, wird der Kraftstoff wahrscheinlich bei undichten oder verdreckten Ventilen zum Tank zurück fließen, wenn der Motor abgestellt ist.

Steht das Fahrzeug nun mit der Front talwärts, so dauert dieser Prozess des zurücklaufens länger, oder wird gar durch die Schwerkraft aufgehoben.

Steht das Fahrzeug mit dem Heck talwärts, so beschleunigt sich besagter Effekt.

Wie gesagt, nur so eine Vermutung...

Beitrag von „schosch“ vom 7. November 2012 um 21:31

Bei meinem T4 2,5 l TDI hatte ich auch einmal solch ein Problem, nach längerer Standzeit sprang er extrem schlecht an und Qualmte dann auch recht ordentlich (peinlich).

Die Ursache war hier eine durchgescheuerte Rücklaufleitung zum Tank! (weis nicht mehr genau, ob von der Einspritzpumpe, oder den Düsen).

Ich hatte die Kunststoffleitung damals "provisorisch" mit Heißkleber abgedichtet, hat dann trotzdem über 100.000KM gehalten.

Das Fahrzeug habe ich bei 380.000 und immer noch fit, schließlich durch einen Touareg 2,5 ersetzt.

Das 5-Zyl.-Motorkonzept erscheint mir langlebig, erst recht mit Stirnrädern statt Zahnriemen.

Die Ursachen einer Störung sind bisweilen eben unerfindlich;-)

Beitrag von „Dimitri-Turbo“ vom 9. November 2012 um 19:30

Soll das Ölstands ein problem können sein für die Zylinderkopf problem? bei mich?

Jetzt habe ich 5 neue Einspritzers und Glühkase und die Wagen habe diese Woche keine Probleme gehabt mit Anspringen... (ich habe auch 3 K für bezahlt)

Beitrag von „schosch“ vom 9. November 2012 um 19:44

Zitat von Dimitri-Turbo

Soll das Ölstands ein problem können sein für die Zylinderkopf problem? bei mich?

Jetzt habe ich 5 neue Einspritzers und Glühkase und die Wagen habe diese Woche keine Probleme gehabt mit Anspringen... (ich habe auch 3 K für bezahlt)

Mit dem Ölstand kann das kaum zusammen hängen.

Defekte Glühkerzen kann man vorab bereits in eingebautem Zustand testen, allerdings sollten

die ohnehin von Zeit zu Zeit mal erneuert werden.

Einspritzdüsen lassen sich sicher ebenfalls testen, Bosch hat die doch entwickelt, ein Bosch-Dienst wäre da die erste Adresse.

3000 Euro erscheinen extrem überbeuert.

Beitrag von „t-ray“ vom 9. November 2012 um 22:48

[Zitat von schosch](#)

Mit dem Ölstand kann das kaum zusammen hängen.

3000 Euro erscheinen extrem überbeuert.

Ein erhöhter Ölstand (ohne dass man selbst zu viel Öl eingefüllt hat) ist zwar nicht die Ursache dafür dass der Wagen nicht mehr anspringt jedoch ein ziemlich eindeutiges Zeichen dafür, dass die PDEs (Einspritzdüsen) nicht mehr dicht im Zylinderkopf sitzen und die PDE-Sitze wahrscheinlich schon eingeschlagen sind so dass evtl ein einfaches Abdichten oder auch ein Austausch der PDEs schon gar nicht mehr ausreicht und der Zylinderkopf getauscht oder überholt werden muss. Und wenn man nicht merkt, dass das Öl immer mehr wird (dieses geschieht dadurch, dass Diesel über die undichten PDEs in den Ölkreislauf gedrückt wird) hat man irgendwann einen schönen irreparablen Motorschaden.

Wenn hier tatsächlich 5 neue Einspritzdüsen verbaut wurden, ist das sogar fast ein Schnäppchen, wenn man bedenkt, dass eine neue PDE-Einheit über 700,-€ kostet (5x700=3500,- ohne Einbau!). Ich bezweifel allerdings, ob es wirklich neue waren oder eben überholte und neu abgedichtete. Ob das ganze ausreicht hängt eben auch viel von der Laufleistung und dem damit verbundenen Verschleiß des Kopfes ab.

Beitrag von „schosch“ vom 9. November 2012 um 23:55

[Zitat von t-ray](#)

Wenn hier tatsächlich 5 neue Einspritzdüsen verbaut wurden, ist das sogar fast ein Schnäppchen, wenn man bedenkt, dass eine neue PDE-Einheit über 700,-€ kostet (5x700=3500,- ohne Einbau!). Ich bezweifel allerdings, ob es wirklich neue waren oder eben überholte und neu abgedichtete. Ob das ganze ausreicht hängt eben auch viel

von der Laufleistung und dem damit verbundenen Verschleiß des Kopfes ab.

Da war ich wohl tatsächlich und unbedacht ein bisschen Vorlaut;) auf der anderen Seite gibt es durchaus Bosch Austausch PDE's auch ab ca. 300,- Euro.

Beitrag von „alevuz“ vom 10. November 2012 um 08:52

Zitat von t-ray

Ein erhöhter Ölstand (ohne dass man selbst zu viel Öl eingefüllt hat) ist zwar nicht die Ursache dafür dass der Wagen nicht mehr anspringt jedoch ein ziemlich eindeutiges Zeichen dafür, dass die PDEs (Einspritzdüsen)

Hallo,

Volle Zustimmung !

Dieser Motor hat mit dem alten T4 Motor fast nichts mehr gemeinsam außer 5 Zylinder !

Der Preis dafür ist schon gerechtfertigt auch wenn nur überarbeitete PDE verwendet wurden. Es muss schon noch einiges neu gemacht werden wenn die PDE gezogen wurden (Dichtsätze, Kugelpfannen, Konterschrauben, eigentlich auch alle Schrauben der Nockenwelle, dazu wenn sie schon ab ist hätte ich mir auch die Lagerschalen der Nockenwelle genauer angesehen !) detto die Welle und die Hydros an sich !

Ob das und auch noch anderen Dinge wie das Vorspannen des Zahnradantriebes der Nockenwelle und der Austausch der Diamantgleitscheibe durchgeführt wurde kann man nur erahnen, ob da wohl das ganze Spezialwerkzeug vorhanden war würde ich schon mal kontrollieren (außer es war eine Vertragswerkstatt).

Das Problem wird aber so eigentlich nicht behoben denn wie schon beschrieben haben die Passungen im Kopf zu viel "Spiel" und die PDE werden wieder "zu arbeiten" anfangen und sich weiterhin bewegen. Somit ist es eine Frage der Zeit bis das Spiel von Neuem losgeht.

Normalerweise ist wohl ein neuer Kopf mit den alten PDE die bessere Wahl da die PDE ja eigentlich aus Stahl sind und dem Alu Kopf zusetzen und nicht anders rum, dh. bei den PDE ist oft nur an den "Ring" die Farbe (Eloxalschicht) weg aber sonst ist das Element i.O. - die Düsen spitze könnte man wechseln der reinigen wenn sie eh schon raus sind.....

SG
Alevuz

Beitrag von „alevuz“ vom 10. November 2012 um 13:26

[Zitat von schosch](#)

Das Fahrzeug habe ich bei 380.000 und immer noch fit, schließlich durch einen Touareg 2,5 ersetzt.

Das 5-Zyl.-Motorkonzept erscheint mir langlebig, erst recht mit Stirnrädern statt Zahnriemen.

Die Ursachen einer Störung sind bisweilen eben unerfindlich;-)

Hallo,

Ich hoffe für dich dass du dich da vorab erkundigt hast welch ein Sensibelchen du dir in den Stall gestellt hast.

Gut es gibt noch ein oder zwei größere Problemfälle im VW Konzern (den V10 als R5-2 und manch 4 Zylinder TDI) wobei es aber auch Ausnahmen hierbei gibt und viele Motoren bei guter Pflege schon recht robust sind!

Aber für einen kleinen Spaß zwischendurch sind sie immer gut zu haben!

Den vom T4 bekannten km Stand wirst du damit mit großer Sicherheit aber nicht so einfach und mühelos erreichen.

SG
alevuz

Beitrag von „schosch“ vom 11. November 2012 um 12:58

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Ich hoffe für dich dass du dich da vorab erkundigt hast welch ein Sensibelchen du dir in den Stall gestellt hast.....

...Den vom T4 bekannten km Stand wirst du damit mit großer Sicherheit aber nicht so einfach und mühelos erreichen.

SG
alevuz

Offen gestanden, habe ich schon auf sein langes Leben gehofft und hoffe einstweilen munter weiter...

Der Wage war 3 Jahre alt, 1. Hand, top gepflegt und trotz 150.000 km nahezu ohne Micro-Steinschläge in Lack und Windschutzscheibe, daher vermutlich eher schonend Langstrecke gefahren. Seit 8000km kein messbarer Ölverbrauch (und auch keine Zunahme;)

Die Leistung ist für mich absolut ausreichend, so daß ich selten mehr als 2/3 abrufe.
Der T4 war auf 130 PS gechip und mußte schon häufiger an's Limit gehen.

In Anbetracht dessen, daß die größeren Touareg-Maschinen teilweise schon für eigentlich kleine Reparaturen ausgebaut werden müssen, hoffe ich hier auf ein überschaubares Risiko. Für Erhaltungs-und Pflege-Tip's bin ich aber in jedem Fall immer sehr Dankbar.

Mit dem Verweis auf die vielleicht exotische Ursache der Startschwierigkeiten bei meinem T4 wollte ich auf die Möglichkeit hinweise, das Undichtigkeiten der Rücklaufleitung eventuell auch hier ursächlich sein könnten, auch wenn die Einspritzsysteme komplett verschieden sind. Vielleicht hilft es ja dem einen oder anderen bei der Fehlersuche sein Augenmerk darauf zu richten.

Gruß
schosch