

V10 ruckelt bei Beschleunigung unter Last ab ca. 1500 min-1

Beitrag von „dieseldriver“ vom 18. Oktober 2012 um 20:01

Hallo T-Freunde!

seit kurzer Zeit ruckelt mein V10 beim Beschleunigen von unten. Sehr gut zu spüren im 5. und 6. Gang und manuellen frühen Schalten und zwar mit gut getretenem Gaspedal (nahe Vollgas). Im automatischen Modus ist es nicht zu spüren, weil die Schaltpunkte später sind.

Hat es jemand schon gehabt? Wo fange ich am besten an?

LG
Dieter

Beitrag von „coala“ vom 18. Oktober 2012 um 20:21

Servus Dieter,

da es sich hierbei sicher um ein anderes Problem handelt als das beim V6 mit Schaltgetriebe, habe ich dafür mal ein neues Thema aufgemacht und die Überschrift leicht modifiziert. Hoffe, das ist so o.k. für dich?

Grüße
Robert

Beitrag von „dieseldriver“ vom 18. Oktober 2012 um 21:10

[Zitat von coala](#)

Servus Dieter,

da es sich hierbei sicher um ein anderes Problem handelt als das beim V6 mit Schaltgetriebe, habe ich dafür mal ein neues Thema aufgemacht und die Überschrift leicht modifiziert. Hoffe, das ist so o.k. für dich?

Grüße
Robert

Hallo Robert!

bestens, danke!

Gruß
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 18. Oktober 2012 um 21:52

[Zitat von dieseldriver](#)

5. und 6. Gang und **manuellen frühen Schalten** und zwar mit gut getretenem Gaspedal (nahe Vollgas).

Hallo,

Eigentlich ist das ja Quatsch was du da machst oder?

Du zwingst dem ATM einen Vorgang auf für welchen es eigentlich keinen Ablauf gibt da es ja bei der vorgegebenen Gaspedalstellung eigentlich min. 2 Gänge runterschalten würde.

Evt. "verschluckt" sich der kleine etwas dabei, da ja kein (wenig) Ladedruck vorhanden ist wenn du bei ~1200 upm voll aufs Gas gehst..... und das ATM volles Drehmoment benötigt um deinem "Wunsch" zu entsprechen....

Möglicherweise ist das ATM auch gegen solche Aktionen abgesichert um "Überdrücke" oa. zu vermeiden !! (Ähnlich wie im Low Modus - 1/2 Gang)

Es gibt eigentlich keinen Grund manuell einzugreifen, der D/S Modus macht fast alles besser wie der Fahrer.

SG
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 19. Oktober 2012 um 13:03

[Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Eigentlich ist das ja Quatsch was du da machst oder?

Du zwingst dem ATM einen Vorgang auf für welchen es eigentlich keinen Ablauf gibt da es ja bei der vorgegebenen Gaspedalstellung eigentlich min. 2 Gänge runterschalten würde.

Evt. "verschluckt" sich der kleine etwas dabei, da ja kein (wenig) Ladedruck vorhanden ist wenn du bei ~1200 upm voll aufs Gas gehst..... und das ATM volles Drehmoment benötigt um deinem "Wunsch" zu entsprechen....

Möglicherweise ist das ATM auch gegen solche Aktionen abgesichert um "Überdrücke" oa. zu vermeiden !! (Ähnlich wie im Low Modus - 1/2 Gang)

Es gibt eigentlich keinen Grund manuell einzugreifen, der D/S Modus macht fast alles besser wie der Fahrer.

SG

Alevuz

Alles anzeigen

Hallo Alevuz 

mag sein, dass ich nicht der perfekte Fahrer bin. Aber ich mag nun mal den V10 genau aus dem Grund, dass er überwiegend mit niedrigen Drehzahlen auskommt und dabei sehr durchzugsstark ist. Und für Drehzahlorgien habe ich meine Fireblade. Das Getriebe gefällt mir im Gegenteil nicht so doll deshalb schalte ich auch gelegentlich manuell.

Was mich an der Automatik genau stört ist, dass diese sofort runterschaltet sobald man etwas auf Gas tritt. Dabei hat er auch in den höheren Gängen ausreichend Power. Beispiel beim Abbiegen in eine Seitenstraße schaltet die Automatik für eine Sekunde herunter in den zweiten Gang und dann sofort wieder in den 3. Was soll daran optimal sein? Kupplungsverschleiß?? Genauso ist es wenn bei 60 Sachen auf einer Bundesstraße hinter einem Laster herfahre und diesen ganz normal überholen möchte dann schalte ich halt auf Manuell und gebe Gas. Bei 77

km/h schalte ich in den 6. Gang.

Dass das kein vorgesehener Ablauf ist kann ich mir nicht vorstellen, weil die Schaltbereiche sind ja von der Software auch so geregelt, dass ab einer bestimmten Drehzahl in den höheren Gang geschalten werden kann.

Heute Morgen habe ich dieses Ruckeln auch bei 2000 min⁻¹ auf dem Beschleunigungsstreifen beobachtet. Zwar nicht so stark, aber das Stottern ist einfach unangenehm und keinesfalls normal. Ich werde mal am Abend den Fehlerspeicher wieder auslesen obwohl ich nicht glaube fündig zu werden.

Schöne Grüße nach Tirol!

Dieter

Beitrag von „macko“ vom 19. Oktober 2012 um 14:43

Hallo Dieter,

ich vermute mal einen Zusammenhang mit den Pumpe Düse Elementen.

Vergleichbare Problematik hatte ich mal mit einem 1,9TDI Pumpe Düse, auch niedrige Drehzahl (1400 bis 1700 Umdr.) und Vollgas. Der schüttelte sich und hörte sich ungesund an.

Vielleicht kannst Du die PD Einheiten mal einer Prüffahrt unterziehen und der 😊 dann seine Schlüsse drauß ziehen.

Gruss

Marco

Beitrag von „dieseldriver“ vom 19. Oktober 2012 um 18:57

[Zitat von macko](#)

Hallo Dieter,

ich vermute mal einen Zusammenhang mit den Pumpe Düse Elementen.

Vergleichbare Problematik hatte ich mal mit einem 1,9TDI Pumpe Düse, auch niedrige Drehzahl (1400 bis 1700 Umdr.) und Vollgas. Der schüttelte sich und hörte sich ungesund an.

Vielleicht kannst Du die PD Einheiten mal einer Prüffahrt unterziehen und der 😊 dann seine Schlüsse drauß ziehen.

Gruss
Marco

Hallo Marco,

danke für den Tipp! Werde ich machen. Ich habe nur noch nicht so lange VCDS. Welchen Meßwertblock muss ich loggen?

Grüße vom Bodensee!
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Oktober 2012 um 19:22

Hallo und GA;

Für die PDE:

Steuergerät 31 (Motor Verbund)

Messwertblock 13/14 (Leerlaufregelung) und 23/24 (Schaltzeiten PDE) ??? - wenn ich mich nicht irre!

Voraussetzng: Motor warm, Öl warm min 90 Grad, Leerlauf, Klima aus ! möglichst wenige elektrische Verbraucher aktiv !

Jeweils loggen für 120 Sekunden und File uns bitte schicken👍

SA
Alevuz

PS:

Das ATM ist so abgestimmt das die Drehzahl auch beim "Monsterdiesel" nicht unter ca. 1100 upm abfallen DARF! - obwohl er manche Fahrzustände locker im Leerlauf schaffen würde -

diesen Umstand umgehst du im M Modus mit 80% Gasstellung - mit Kickdown würde er wohl auch im M Modus runterschalten.....

Der Hintergrund dürfte folgender sein: Das Turboloch dürfte beginnend vom Leerlauf (625 upm) zu groß sein um eine dem Fzg entsprechende Reaktion zu ermöglichen.....deshalb wir er wohl über 1000 upm gehalten um immer "etwas" Ladedruck vorhalten zu können.....

Beitrag von „alevuz“ vom 19. Oktober 2012 um 20:50

Hallo,

Nachtrag:

Je nachdem wie alt das Fzg. ist oder wieviel km er gelaufen hat kannst ja mal über einen Wechsel des ATM Öls oder einen Tausch der LMM oder der Ladedrucksensoren nachdenken.....

Muss nicht unbedingt den Fehler beheben aber sicher sind die LMM bei 150tkm nicht mehr ganz "frisch" und liefern einen falschen Messwert welcher zu einem schleichenden Leistungsverlust führen kann, detto die LD Sensoren.....

SG
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 20. Oktober 2012 um 09:09

[Zitat von alevuz](#)

... Jeweils loggen für 120 Sekunden und File uns bitte schicken...

Hallo Alevuz, danke vielmals für die ausführliche Antwort und die Hilfe!! Ich werde die MWB's heute loggen und dann hier einstellen.

[Zitat von alevuz](#)

...Je nachdem wie alt das Fzg. ist oder wieviel km er gelaufen hat kannst ja mal über einen Wechsel des ATM Öls oder einen Tausch der LMM oder der Ladedrucksensoren nachdenken...

Der LMM und das Öl wurden letztes Jahr bei ca. 60 tkm getauscht. Das ATF-Öl wurde zweimal getauscht - einmal auf Verdacht wegen dem Rubbeln beim Schalten vom 5. in den 6. Gang und das zweite Mal wurde der Schieberkasten ausgetauscht samt Öl. Beide Male wurde das alte Öl abgelassen und frisches eingefüllt, also nicht gespült o.ä.

Nun hat der Gute 88 tkm auf der Uhr und schaltet überwiegend sanft.

Liebe Grüße
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 20. Oktober 2012 um 10:28

LMM = **Luftmassenmesser** (2 Stück beim V10)👍

SG
Alevuz

Beitrag von „dieseldriver“ vom 20. Oktober 2012 um 13:35

[Zitat von alevuz](#)

... Jeweils loggen für 120 Sekunden und File uns bitte schicken👍
...

Hallo Alevuz, ich habe nun meine Logs fertig. Was sagst du zu den Werten?

Bei der Leerlaufregelung treten auch negative Werte auf. Sagt das etwas bestimmtes aus?

P.S.: Ich hatte beim Loggen das Ladegerät dranhängen. Das ist für die Messung doch nicht schlimm oder?

Gruß
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 20. Oktober 2012 um 14:37

[Zitat von alevuz](#)

LMM = **Luftmassenmesser** (2 Stück beim V10) 😊

SG

Alevuz

Danke, der Begriff ist mir geläufig seit meinem ersten TDI vor 10 Jahren. 😊

Gruß
Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 20. Oktober 2012 um 14:38

Hallo,

Na ja richtig schön läuft er für einen 10 Zylinder auf den 1. Blick wirklich nicht, aber auch nicht ganz schlecht!

Recht heftige Schaltzeitabweichungen.....

Meiner läuft da ein vielfaches besser..... 😞

Negative Werte (starker Zylinder) gibt es genauso wie positive Werte (schwacher Zylinder), in der Summe sollen sie wieder Null ergeben..... wobei extrem positive Werte viel schlimmer sind als negative (Verdacht auf Kompressionsverlust)

Die Skala recht hierbei bis +- 2,8(9) mg/H. danach steht der Zeiger an !!!

Bitte sende mir folgende Daten als PN - hab da noch was im Hinterkopf was aber nicht alle hier wissen dürfen!

Motorkennbuchstabe

Motornummer (beide sind am Aufkleber Zylinderbank in Fahrtrichtung rechts) zu finden
Baujahr

Wann wurde der Dieselfilter erneuert?

Hast du Startschwierigkeiten (der V10 muss spätestens nach 0,75 Sekunden laufen.....)

Hast du eine Ölvermehrung?

Allgemein sind dazu Aussagen jedoch schwierig ohne Gesamtbild des Motors.....

Wenn alles andere am Motor OK ist kann man jedoch daraus schon einige Schlüsse ziehen.....

Mehr dazu Abends, muss jetzt weg !

SG

Alevuz

PS:

Warum wurden die LMM bei 60tkm erneuert --> vollkommen unrealistisch !?

Beitrag von „dieseldriver“ vom 20. Oktober 2012 um 15:18

Zitat von alevuz

...

Hast du Startschwierigkeiten (der V10 muss spätestens nach 0,75 Sekunden laufen.....)

...

PS:

Warum wurden die LMM bei 60tkm erneuert --> vollkommen unrealistisch !?

Hallo Alevuz,

MKB und Nummer per PN geschickt. Startschwierigkeiten habe ich nicht beobachtet. Werde aber zur Sicherheit extra Stoppen.

Die LMM's wurden auf Verdacht von dem Meister in der VW-Werkstatt getauscht und zwar weil ich dieses komische Rupfen hatte beim Schalten vom 5. in den 6. Gang. Wohlgermerkt auch manuell und bei nahezu 80% Gaspedalstellung. 😄

Wie auch immer hat man bei der Fehlersuche meinem kleinen zuerst die LMM's 😊 getauscht, dann das ATF-Öl, dann als der Fehler immer noch nicht behoben wurde wurde der

Schieberkasten getauscht inkl. ATF-Öl. Nebenbei wurde ein Software-Update eingespielt.

Na ja, nach dem Ganzen hat er dann nicht mehr so gerupft, aber das Schalten geschieht seitdem irgendwie mit Zwischengas, sodass das Moment beim Schalten auch abgebaut wird.

Gruß
Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 22. Oktober 2012 um 20:15

Hallo T-Freunde!!

ich habe am Samstag den Kraftstofffilter gewechselt und siehe da - das lästige Ruckeln ist weg. Vielen Dank an Alevuz für den Tipp!! Ich bin jetzt am Rätseln wie der Filter nach knappen 30 tkm zu sein kann. 😞 Oder hat man den bei der 60tkm Inspektion nicht gewechselt?! 😞

Gruß Dieter

Beitrag von „alevuz“ vom 22. Oktober 2012 um 20:58

[Zitat von dieseldriver](#)

Ich bin jetzt am Rätseln wie der Filter nach knappen 30 tkm zu sein kann.

Hallo,

Der BLE Motor hat nur mehr einen Filter, der AYH Motor hat 2 Filter inkl. Vorwärmung und Sensor fürs H20...

Doppelt so groß ist der BLE Filter nun auch nicht, mein Golf hat auch nicht einen viel kleineren verbaut obwohl der nur 4 PDE zu versorgen hat. (Tausch alle 60tkm!!)

Ob die BLE Variante den Sensor und die Vorwärmung hat kann ich nicht genau sagen dazu müsste ich mich schlau machen....

Auch ist nicht immer die Qualität des Diesels bekannt (Stichwort: die letzten 1000 Liter vom großen Unterflurtank) speziell wenn du mal an einer weniger frequentierten Tankstelle in einem

Kaff tanken solltest.....

Überalterter Diesel (Stichwort: Bioanteil und Bakterien - erzeugen eine Art "Schlamm") würde oder könnte dazu passen.....

Meine LKW Fahrer die in diese Gegenden fahren haben immer Ersatzfilter mit, wegen einem Dieselfilter fahre ich nicht mehr zig 100 km zum tauschen, das müssen sie selber können.....

Schönen Abend
Alevuz

Beitrag von „V510“ vom 24. Oktober 2012 um 23:50

Sehe ich genauso , fahre meinen V10 ebenso zu mindestens 60% manuell .

Ein Bekannter der sich jetzt einen V6 zulegen möchte liebäugelt aus diesem Grunde schon mit einem Schalter .

In diesem Zusammenhang wäre es mal interessant zu erfahren wie die allgemeine Meinung zum manuellen Getriebe im V6 ist bzw. wie die Wertschätzung beim Wiederverkauf aussieht .

[Zitat von dieseldriver](#)

Das Getriebe gefällt mir im Gegenteil nicht so doll deshalb schalte ich auch gelegentlich manuell.

Dieter

Beitrag von „dieseldriver“ vom 28. Oktober 2012 um 09:16

[Zitat von V510](#)

Sehe ich genauso , fahre meinen V10 ebenso zu mindestens 60% manuell .

Ein Bekannter der sich jetzt einen V6 zulegen möchte liebäugelt aus diesem Grunde schon mit einem Schalter .

In diesem Zusammenhang wäre es mal interessant zu erfahren wie die allgemeine Meinung zum manuellen Getriebe im V6 ist bzw. wie die Wertschätzung beim Wiederverkauf aussieht .

Servus,

die neuen Automatikgetriebe speziell 8-Gang sollen um Welten besser sein.

Gruß
Dieter

Beitrag von „Sam_R“ vom 26. April 2014 um 13:05

Hallo.

Ich bin neu hier.

3'

Mein V10 hat das Selbe probelm bei umdrehungen unter 2'000 U/min Stottert er. Die kraftstofffilter habe ich vor ca.3'000Km Ersetzt.

MKB: AYH Km Stand: 211'000

Danke für eure Antworten

Beitrag von „stefred“ vom 17. Dezember 2014 um 11:53

[Zitat von Sam R](#)

Hallo.

Ich bin neu hier.

3'

Mein V10 hat das Selbe probelm bei umdrehungen unter 2'000 U/min Stottert er. Die kraftstofffilter habe ich vor ca.3'000Km Ersetzt.

MKB: AYH Km Stand: 211'000

Danke für eure Antworten

Und was ist der Fehler bzw. war der Fehler? Mein V10 stottert auch unter 2000 U/min... Gas nimmt er relativ spät an

Beitrag von „stefred“ vom 17. Dezember 2014 um 16:10

[Zitat von Sam_R](#)

Hallo.

Ich bin neu hier.

3'

Mein V10 hat das selbe Problem bei Umdrehungen unter 2'000 U/min stottert er. Die Kraftstofffilter habe ich vor ca. 3'000 km ersetzt.

MKB: AYH Km Stand: 211'000

Danke für eure Antworten

Was war der Fehler???

Beitrag von „Sam_R“ vom 19. Dezember 2014 um 15:15

[Zitat von stefred](#)

Was war der Fehler???

Nun habe das Problem leider noch nicht behoben. Ist immer noch da.

Zwischendurch hatte ich kurze Erfolge, welche sich später jedoch als Misserfolg rausstellte.

Seit dem habe ich 20'000 km gefahren, es wurde nicht schlimmer.