

# V10 ruckelt stark und das Getriebe will nicht automatisch schalten

Beitrag von „dieseldriver“ vom 28. Januar 2013 um 22:45

Hallo T-Freunde!

Gestern habe ich meinem Dicken eine Wäsche gegönnt bei dem schönen Wetter und dann haben wir mit der Family einen Ausflug unternommen in eine 100 km entfernte Stadt (Autobahnstrecke). Beim Hinfahren gab es keine großen Probleme bis auf ein leichtes Ruckeln wenn ich das Gaspedal beim Überholen etwas stärker durchgetreten habe (wie vor ein Paar Monaten schon gehabt als der Kraftstofffilter dicht war).

So dann am Abend auf der Rückfahrt fing der Motor an zu ruckeln auch beim gemütlichen dahinfahren mit Tempomat und es hörte und fühlte sich so an als ob er auf nur drei Zylindern lief. Bei höheren Drehzahlen wurde es dann wieder besser. Als wir dann endlich von der Autobahn runterkamen und ich wieder in den Automatikmodus umschaltete wollte das Getriebe überhaupt nicht mehr automatisch schalten und ich musste die letzten Meter manuell schalten. Um den Motor nicht zu quälen stellte ich den guten ab und fuhr heute Morgen mit dem Bus zur Arbeit 🙄🙄

So, dann heute Abend nach der Arbeit wollte ich ihn starten und mit der Vermutung von einem evtl. gefrorenen Kraftstofffilter erwärmte diesen leicht. Auch bekam er 40 Liter frischen Maxxmotion-Sprit von der OMV (weil der Tank nur noch 1/4 voll war). Nach etwas längerem Orgeln sprang der Motor endlich an und es hörte sich schrecklich an und er schüttelte richtig was nach einer halben Minute zwar nicht mehr so schlimm vorkam aber immer noch wie auf zwei Zylindern.

So nun weiß ich nicht was ich machen soll - zuerst den Kraftstofffilter tauschen (nach nur 10 tkm) oder gleich den ADAC rufen um den Dicken in die Werkstatt bringen zu lassen. Im Fehlerspeicher ist sowohl beim Motor als auch beim Getriebe kein Fehler abgelegt, ok ein Paar üblichen Fehler waren schon drin wie Start-Knopf unplausibles Signal und Elektrik Eingriff Lastmanagement, aber das kann doch nicht die Ursache sein oder?

Wer hat eine Idee woran das liegen kann? Gefrorenes Wasser nach der Wäsche?

Gruß  
Dieter

## Beitrag von „alevuz“ vom 29. Januar 2013 um 18:51

Hallo,

Bei deiner Vorgeschichte würde ich auf ein Kraftstoffproblem tippen (ist aber jetzt eine reine Vermutung)

Somit kannst du sich jetzt entscheiden vorn welcher Seite (Vorne oder Hinten) du beginnst zu suchen wobei schon interessant wäre herauszufinden ob jetzt nur eine Zylinderbank unruhig läuft oder der ganze Motor?

Somit von hinten nach vorne:

Vakuum im Tank ???

Kraftstoffpumpen ( 2 )

Leckage in der Leitung ( Luft ziehen)

Dieselfilter (na ja der ist neu)- entwässern kannst du ihn ja mal zur Sicherheit.....

Tandempumpen

Kraftstoffdrucksensoren ?? Bin mir jetzt nicht sicher ob er das hat.....

PDE

Motor Stge. ( Master und Slave )

Irgendein blöder Sensor ( Nockenwelle )

Bei einem defekten Kurbelwellensensor kannst du ihn nicht mehr starten.....

DPF komplett dicht ?

Und ganz doof: Lufi sind sicher nicht zu oder vereist (Bitte nicht lachen aber dies hatten wir jetzt wirklich einmal....)

Auch zur Sicherheit die Relaiskästen vor der Windschutzscheibe,einmal neben dem Bremflüssigkeitsbehälter überprüfen - nicht das dieser geflutet ist.....

detto die Relais für Kraftstoffpumpen.....

Die Sensoren ( Temperaturen, LLM, Ladedruck, AGR !!! Raten usw.....) kannst du ganz gut im Stg 31 vergleichen....

Auch mal die Saugrohrklappen prüfen nicht das er gedrosselt wird.....weil ein solches Teil zu macht.....

Die 2 Zylinderbänke sind meines Wissens von einander getrennt deshalb meine Frage zu Beginn.....

Bei einigen der obigen Probleme müsste er aber im Notlauf sein.....

**Und ganz würde ich das Getriebe auch nicht ausschließen bei der ganzen Aktion hier.....**

**Da ja alles irgendwie miteinander kommuniziert..... und das Problem damit**

## losgegangen ist oder ?

Schönen Abend  
Alevuz

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 29. Januar 2013 um 19:38

#### Zitat von alevuz

Hallo,

Bei deiner Vorgeschichte würde ich auf ein Kraftstoffproblem tippen (ist aber jetzt eine reine Vermutung)

Somit kannst du sich jetzt entscheiden vorn welcher Seite (Vorne oder Hinten) du beginnst zu suchen wobei schon interessant wäre herauszufinden ob jetzt nur eine Zylinderbank unruhig läuft oder der ganze Motor?

[...]

Hallo Alevuz,

danke für die Tipps! Vom Gefühl her würde ich sagen, dass beide Bänke unrund laufen. Wie prüfe ich das - mit VCDS?

Gruß  
Dieter

---

### Beitrag von „Vorteck“ vom 29. Januar 2013 um 23:27

Die Temperaturen sind ja aktuell recht mild, wir haben +10 Grad, das sollte Vereisungen ausschliessen...

Entwässern der Filter würde aber bleiben..

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 30. Januar 2013 um 05:53

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/17565-v10-ruckelt-stark-und-das-getriebe-will-nicht-automatisch-schalten/>

[Zitat von alevuz](#)

...

Dieselfilter (na ja der ist neu)- entwässern kannst du ihn ja mal zur Sicherheit.....

...

Servus, damit werde ich wohl heute Abend beginnen und evtl. den Filter anschauen, weil das Verhalten am Anfang, wo ich die ersten Ruckler bemerk habe hat mich stark an den damals zugesetzten Kraftstofffilter erinnert 😊

Ich finde, dass es beim BLE sowieso ein Witz und kein Filter ist, weil im Vergleich zum AYH ist es ein halber bei gleicher Anzahl von Töpfen und die Kraftstoffqualität ist sicher nicht 2x besser geworden.

[Zitat von alevuz](#)

...

Und ganz doof: Lufi sind sicher nicht zu oder vereist (Bitte nicht lachen aber dies hatten wir jetzt wirklich einmal....)

...

Kann ich fast ausschließen, weil die beiden Filter auch neu sind, wobei theoretisch können sie doch vereisen. Übrigens die neuen von MANN C39002 die ich gerade drinnen habe sind mit so einer weißen Schaumstoffplatte. Kann der Schaumstoff vereisen?

[Zitat von alevuz](#)

...

DPF komplett dicht ?

...

DPF kann m.M. nach auch ausgeschlossen werden, weil sie von den Drucksensoren überwacht werden und dann würde ja ein entsprechender Fehlerspeichereintrag da sein.

Gruß  
Dieter

---

**Beitrag von „dieseldriver“ vom 30. Januar 2013 um 06:01**

#### Zitat von Vorteck

Die Temperaturen sind ja aktuell recht mild, wir haben +10 Grad, das sollte Vereisungen ausschliessen...

Entwässern der Filter würde aber bleiben..

Servus, na ganz ausschließen kann ich die Vereisung nicht, weil ich davor das gute Stück gewaschen habe und am Abend waren die Temperaturen um die 0 Grad war und mit entsprechend etwas Fahrtwind bei 120 kmh kann nach einer Stunde doch etwas Eis bilden. Elektrisches Problem wenn z.B. Stecker naß würde doch einen Fehlerspeichereintrag zu Folge haben oder?

Gruß  
Dieter

---

### **Beitrag von „alevuz“ vom 30. Januar 2013 um 16:41**

#### Zitat von alevuz

Die Sensoren ( Temperaturen, LLM, Ladedruck, AGR !!! Raten usw.....) kannst du ganz gut im Stg 31 vergleichen....

Detto die 2 Bänke ansich.....  
MWB 13+23 !!

SG  
Alevuz

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 30. Januar 2013 um 22:35**

Hallo, habe heute den Kraftstofffilter entwässert wie alevuz geraten hat. Nach kurzem Startvorgang lief er noch etwas unrund dann nach etwas Standgas wurde es besser und schließlich lief er wie gewohnt. biggrin Vielen Dank an alevuz und Vorteck für die kompetente Hilfe wieder einmal!! thumbs up

Ich bin zwar immer nicht ganz sicher ob es die Folge von der Autowäsche war und kleiner Spritztour bei Temperaturen um den Gefrierpunkt oder ob sich Kondensat im Filter gesammelt hat und vereist die Kraftstoffzufuhr hinderte.

Gruß  
Dieter

---

### **Beitrag von „Vorteck“ vom 1. Februar 2013 um 21:08**

#### [Zitat von dieseldriver](#)

Hallo, habe heute den Kraftstofffilter entwässert wie alevuz geraten hat. Nach kurzem Startvorgang lief er noch etwas unrund dann nach etwas Standgas wurde es besser und schließlich lief er wie gewohnt :biggrin: Vielen Dank an alevuz und Vorteck für die kompetente Hilfe wieder einmal!!👍

Ich bin zwar immer nicht ganz sicher ob es die Folge von der Autowäsche war und kleiner Spritztour bei Temperaturen um den Gefrierpunkt oder ob sich Kondensat im Filter gesammelt hat und vereist die Kraftstoffzufuhr hinderte.

Gruß  
Dieter

Vom Waschen sollte es nicht kommen oder hast Du eine Motorwäsche bekommen? Vielleicht hängt es schon mit der Tankstelle zusammen. Eventuell hat der Kraftstoff da schon Wasser gezogen. Eventuell musst Du den Filter noch einmal entwässern, aber komisch finde ich es schon....

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 4. Februar 2013 um 12:00**

Hallo T-Freunde!

Das Problem ist wieder da. Und zwar erst jetzt nachdem es wieder kälter geworden ist.👍

Der Dicke übernachtet immer in der Garage und startete heute Morgen wieder einwandfrei so wie die letzten Tage auch. Nach ca. 10 km fing das leichte Ruckeln an. Und nach ca. 20 km lief

er wieder ganz schön unrund. Fehlermeldungen gibt es wieder keine.

Als erstes rief ich den 😊 an und die Dame erklärte mir am Telefon, dass die Werkstatt so übervoll ist, dass ich erst in gegen Ende der Woche kommen darf. Das ist ein Wahnsinn!

Ich habe nun beim warmem Motor geloggt und etwas komisches festgestellt, s. die Logs unten.

Wegen der Temperaturabhängigkeit habe ich jetzt einfach mal die Glühkerzen unter Verdacht. Was meint ihr?

Gruß

Dieter

[04022013.zip](#)

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 4. Februar 2013 um 12:36

Hallo Dieter,

Also der läuft echt mies !

Da ist ja alles von fast -2 bis + 2 mg/Hub bei der Leerlaufregelung dabei !

Eigentlich rennt der nur mehr weil ca. 50 % der Zylinder halbwegs laufen.....

Schlimmer sind dazu meiner Ansicht nach eher die BRUTALEN negativen Schaltzeitabweichungen !

-128 !!!! dürften die wenigsten hier schon mal gesehen haben.....

Dazu zumindest noch meiner Ansicht nach auf EINER Bank !!

Ich bleibe dabei: Der bekommt auf einer Bank (1- Zylinder 1-5) zuwenig Sprit --> eine (Tandem)pumpe (wieder) kaputt --> Ölvermehrung !!

Wenn ich mich echt erinnere beobachten die Jungs bei den Dieselschraubern ( <http://community.dieselschrauber.de>) MWB 23/24 Werte ab -50 !!!!

Negative Werte deuten nach deren Ansicht nach auf Spritmangel hin.....

!!!!!!Da jedoch alles im negativen Bereich liegt würde ich vorab noch mal die Treibstoffpumpen überprüfen.....ist nicht die ganz große Arbeit.....

Ich hoffe für dich das evt. 1 kaputt ist und somit das gesamte System in Mitleidenschaft gezogen wird und deine Tandempumpen NICHT schon wieder kaputt sind!!!

Hoffe dir geholfen zu haben.....

SG

## Beitrag von „alevuz“ vom 4. Februar 2013 um 15:07

### [Zitat von alevuz](#)

Schlimmer sind dazu meiner Ansicht nach eher die BRUTALEN negativen Schaltzeitabweichungen !

-128 !!!! dürften die wenigsten hier schon mal gesehen haben.....

...wobei wie es aussieht "stehen" die Parameter sogar AN ----- in Wirklichkeit könnte da noch ein ganz anderer viel tieferer Wert stehen.....

Kraftstoffdrücke nach Treibstoff und Tandempumpen nach Rep. Anleitung prüfen lassen !

Ebenso die **beiden Kabelbäume** die die PDE versorgen auf Fehler im Stromkreis prüfen oder gegebenen falls tauschen lassen.....

Mit den Glühkerzen hat dies meiner Ansicht nach mal gar nichts zu tun den die glühen nach einem Kaltstart max. 120 ??? Sekunden nach und dann ist Schluss... (sofern nicht da der Wurm drinn ist --> zb. Stg defekt oä.....)

SG

Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 4. Februar 2013 um 16:04

### [Zitat von alevuz](#)

...wobei wie es aussieht "stehen" die Parameter sogar AN ----- in Wirklichkeit könnte da noch ein ganz anderer viel tieferer Wert stehen.....



Kraftstoffdrücke nach Treibstoff und Tandempumpen nach Rep. Anleitung prüfen lassen !

Ebenso die **beiden Kabelbäume** die die PDE versorgen auf Fehler im Stromkreis prüfen oder gegebenen falls tauschen lassen.....

Mit den Glühkerzen hat dies meiner Ansicht nach mal gar nichts zu tun den die glühen nach einem Kaltstart max. 120 ??? Sekunden nach und dann ist Schluss... (sofern nicht da der Wurm drinn ist --> zb. Stg defekt oä.....)

SG

Alevuz

Alevuz, danke für die Tipps!

Der Dicke wurde zu einem anderen 😊 nach FN gebracht und wird morgen angeschaut. Heute wollten die Jungs unbedingt noch eine Probefahrt machen und Fehlerspeicher auslesen. Ich habe denen zwar gesagt, dass dieser keine Einträge beinhaltet, aber sie wollten es mir offensichtlich nicht aufs Wort glauben.

Ich werde die Tipps weiter geben und berichten sobald es etwas neues gibt. Danke!!

Gruß

Dieter

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 4. Februar 2013 um 16:16

[Zitat von alevuz](#)

...

Also der läuft echt mies !

...

Ja, und genauso gut hört er sich auch an beim starten und wenn er läuft 😞

[Zitat von alevuz](#)

...

Eigentlich rennt der nur mehr weil ca. 50 % der Zylinder halbwegs laufen.....

...

Glück im Unglück, dass er ein Paar Töpfe mehr hat 🤖

#### Zitat von alevuz

...

Schlimmer sind dazu meiner Ansicht nach eher die BRUTALEN negativen Schaltzeitabweichungen !

-128 !!!! dürften die wenigsten hier schon mal gesehen haben.....

Dazu zumindest noch meiner Ansicht nach auf EINER Bank !!

...

Genau das ist mir auch aufgefallen

#### Zitat von alevuz

...

Ich bleibe dabei: Der bekommt auf einer Bank (1- Zylinder 1-5) zuwenig Sprit --> eine (Tandem)pumpe (wieder) kaputt --> Ölvermehrung !!

...

Hört sich nicht gut an 😊 Mit welchem Aufwand muss ich in diesem Fall rechnen?

Gruß  
Dieter

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 4. Februar 2013 um 16:36**

#### Zitat von alevuz

...

Mit den Glühkerzen hat dies meiner Ansicht nach mal gar nichts zu tun den die glühen

nach einem Kaltstart max. 120 ??? Sekunden nach und dann ist Schluss...

hmm, ich war der Meinung, dass die Glühkerzen nicht nur vorglühen sondern solange heizen wenn der Motor kalt ist 😞 Woher dann die Temperaturabhängigkeit?

---

### **Beitrag von „alevuz“ vom 4. Februar 2013 um 20:06**

Hallo und GA!

Also meiner Ansicht nach sollte die Zündtemperatur für den Diesel primär schon über die Kompression erreicht werden.

Um jedoch den Startvorgang zu erleichtern wird der Brennraum vorgewärmt.....

Nach einigen Zündungen hat der schon die fast normale Temperatur.....nachgeglüht wird dann eher um einen besseren Kaltrundlauf und eine schnellere Reduzierung der Emissionen zu erreichen.

Dieses Nachglühen wird aber nicht solange durchgeführt bis zB.:die Wassertemperatur auf 90 Grad ist.....

Wenn es die Tandem(Kraftstoff)pumpe(n) ist(sind): Diese wird dir die Fachwerkstatt leider nicht ohne Motorausbau tauschen wollen / können.....

Möglich sein sollte es aber auch ohne Ausbau, zumindest hat dies hier einer behauptet ..... genauso wie ein Turbotausch ohne Ausbau möglich sein soll.....

Gut, meine Zylinderkopfhauben hatte ich schon ab und die Pumpen sind etwas dahinter..... mit einem Spiegel und viel Geschick könnte es möglich sein.....

SG

Alevuz

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 5. Februar 2013 um 11:49**

[Zitat von alevuz](#)

Schlimmer sind dazu meiner Ansicht nach eher die BRUTALEN negativen Schaltzeitabweichungen !

-128 !!!! dürften die wenigsten hier schon mal gesehen haben.....

Dazu zumindest noch meiner Ansicht nach auf EINER Bank !!

Servus, gerade mit dem 😊 telefoniert. Er meinte, dass die PDE defekt wären und zwar auf einer Bank, so dass mindestens 5 Stück zu tauschen sind?! Jedenfalls sind sie noch am Kraftstoffdruckprüfen und dann wäre noch zu überprüfen ob die PDE sich nicht in den Kopf eingearbeitet haben und heute Nachmittag gäbe es dann den Urteil.

Mich verunsichert nach wie vor die Temperaturabhängigkeit und wie können gleichzeitig 5 PDE auf einer Bank kaputt sein? 🤔

Gruß  
Dieter

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 5. Februar 2013 um 12:24

### [Zitat von dieseldriver](#)

Er meinte, dass die PDE defekt wären und zwar auf einer Bank, so dass mindestens 5 Stück zu tauschen sind?!

Hallo,

So ein Quatsch.....

Der Schlaumeier soll sich mal Gedanken machen warum seiner Ansicht nach 5 PDE **auf einmal kaputt** sind / werden.....und dann noch **ALLE einer Bank** - da kannst du auch Lotto spielen ! Dafür gibt es ebenso einen MWB der den Satus der PDE verrät wo zB.: ein Magentventil Fehler oä. angezeigt wird.....

Wenn sie wirklich kaputt wären dann würden sie aus Sicherheitsgründen NICHT mehr injizieren und in eine Art Sicherheitsposition gehen und den Diesel in eine Art "Rundlauf" schicken....damit rennt die Kiste fast SICHER nicht mehr....

Zudem läuft er ja die ersten Minuten halbwegs "normal"

Wie schon gesagt und besteh darauf bevor sie dir die Karre auseinanderschrauben:

Kraftstoffversorgung prüfen - Niederdruck wie Hochdruckseite

Dann die Kabelbäume prüfen - die sind bei ALLEN ein Problem, früher oder später.....und das sollten sie eigentlich schon wissen !!!

Die Widerstände kann man durchmessen ( glaube ich - habe mit Elektrik und Ozis NICHTS am Hut, so etwas macht der Elektriker)

und wenn dann dies alles ihrer Ansicht nach negativ ist, können sie ja mal zu schrauben beginnen.....

Mann - das ist weider eine Aktion hier.....

Wie hoch ist der Ölstand aktuell???

Habe die schon mal an so einem Teil geschraubt - haben sie generell "etwas" Erfahrung damit.....???

SG

Alevuz



(Wenn ich mich doch irren sollte dann SORRY für die Bezeichnung "Schlaumeier" und "Quatsch" für den Freundlichen)

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 5. Februar 2013 um 12:56

### [Zitat von alevuz](#)

...So ein Quatsch.....

Der Schlaumeier soll sich mal Gedanken machen warum seiner Ansicht nach 5 PDE **auf einmal kaputt** sind / werden.....und dann noch **ALLE einer Bank** ...

Hallo alevuz 😊

Gott sei Dank, dass ich nicht der einzige bin der soetwas nicht glauben kann! Das hilft mir schon mal weiter!

### [Zitat von alevuz](#)

... Zudem läuft er ja die ersten Minuten halbwegs "normal"...

Na ja, also wenn es warm ist dann startet er und läuft normal und bei der Kälte startet er auch schon schlecht und es dauert doppel so lange. Gestern startete ich ihn ja am Morgen in der warmen Garage und als er nach 20 km abkühlte startete er schlecht und lief unrund.

[Zitat von alevuz](#)

... Wie hoch ist der Ölstand aktuell???

...

Der Ölstand hat sich eigentlich nicht wesentlich geändert und ist momentan etwas unterhalb der Mitte

[Zitat von alevuz](#)

... Wie schon gesagt und besteh darauf bevor sie dir die Karre auseinanderschrauben:

Kraftstoffversorgung prüfen - Niederdruck wie Hochdruckseite

Dann die Kabelbäume prüfen - die sind bei ALLEN ein Problem, früher oder später.....und das sollten sie eigentlich schon wissen !!!

Die Widerstände kann man durchmessen...

Habe ich dank deinem Tip gestern in Auftrag gegeben und da waren sie heute Vormittag auch dran. Gibt es eigentlich dazu normalerweise ein Messprotokoll? Kann ich soetwas verlangen?

[Zitat von alevuz](#)

... Habe die schon mal an so einem Teil geschraubt - haben sie generell "etwas" Erfahrung damit.....??? ...

Ob sie eine Erfahrung haben kann ich nicht beantworten, weil ich zum ersten mal in der Werkstatt bin und als Kunde bekommt man den Mechaniker ja nicht (mehr) zu sprechen außer man besteht ausdrücklich darauf. Aber ich hoffe schwer, dass sie etwas drauf haben ansonsten muss ich dann weitersuchen. Es ist wohl alles Andere als einfach einen V10-Spezialisten in unserer Gegend zu finden.

Gruß  
Dieter

---

**Beitrag von „alevuz“ vom 5. Februar 2013 um 16:25**

Hallo,  
Noch was eingefallen:

Die 2 Motor Stg !  
Bitte sämtliche Stecker und "Überleitung" von Master --> Slave kontrollieren.....

Die waren beim Motorausbau abgesteckt !! (du hast ja mal nicht vor all zu langer Zeit den Motor raus gehabt oder irre ich mich???? )  
Keine Ahnung ein Pin abgedreht oder so etwas ähnliches.....geben kann es alles !!

Vielleicht "spinnt" auch eines davon .....wenn es kalt oder auch heiß wird.....

Schönen Abend....  
Alevuz

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 5. Februar 2013 um 17:49

Hallo zusammen,

ich komme gerade aus der Werkstatt. Das Ergebnis der bisher durchgemachten Arbeit ist nur Fehlerspeicher ausgelesen und LLR überprüft. Im Fehlerspeicher sind Zündaussetzer auf dem 1., 5. und 10. Zylinder festgestellt worden. Zum Kraftstoffdruck kommt der 😊 angeblich nicht, weil die Tandempumpen so verbaut sind. Ich habe ihm vorgeschlagen die Drosselklappen ab zu bauen und darauf gab er zu, dass er wegen der momentanen Personalmangel wahrscheinlich gar nicht dazu kommen kann. Wenigstens ehrlich... Ansonsten bin ich wirklich ratlos.

Der Serviceberater zeigt sich bemüht, aber deutlich überfordert mit dem Problem. Seinen Vorschlag die PDE's aus zu bauen um den Verschleiß des Zylinderkopfs zu untersuchen kann ich nicht nachvollziehen.

Ich brauche dringend einen Pumpe-Düse-Spezialisten im Raum Bodensee! 🙏

Grüße  
Dieter

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 5. Februar 2013 um 17:58

### Zitat von alevuz

... Die 2 Motor Stg !

Bitte sämtliche Stecker und "Überleitung" von Master --> Slave kontrollieren.....

Die waren beim Motorausbau abgesteckt !! (du hast ja mal nicht vor all zu langer Zeit den Motor raus gehabt oder irre ich mich???? )

Hallo Meister!

Guter Tip, aber mit dem Mortor, da musst du mich mit jemand anderem verwechselt haben denn meiner war zumindest die letzten drei Jahre nicht draußen.

Motorsteuergerät kann natürlich auch eine Ursache sein vor allem, weil das Problem beide Male nach einer Motorwäsche auftrat. Feuchtigkeit +Kälte -> Kontaktproblem? 😞

Übrigens, zum PDE's-Kabelbaumprüfen meinte der :), dass die eigentlich fast ausgeschlossen werden können, weil sie ja elektrisch überwacht werden.

Morgen wird mir der 😊 Bescheid geben ob sie überhaupt die nächsten zwei Tage dazu kommen können den Kraftstoffdruck zu messen. Dann müsste ich den Dicken, aber nach LI bringen. Außer jemand kann mir einen guten Tip geben im Raum FN+RV.

Gruß  
Dieter

---

## **Beitrag von „alevuz“ vom 5. Februar 2013 um 21:44**

### Zitat von dieseldriver

Motorsteuergerät kann natürlich auch eine Ursache sein vor allem, weil das Problem beide Male nach einer Motorwäsche auftrat. Feuchtigkeit +Kälte -> Kontaktproblem? 😞

Übrigens, zum PDE's-Kabelbaumprüfen meinte der :), dass die eigentlich fast ausgeschlossen werden können, weil sie ja elektrisch überwacht werden.

Morgen wird mir der 😊 Bescheid geben ob sie überhaupt die nächsten zwei Tage dazu kommen können den Kraftstoffdruck zu messen.



Guten Abend,

Ja der andere war der "Dieselschrauber" glaube ich zumindest.....

PDE Kabelbäume: Willst mir jetzt sagen dass er noch NIE einen getauscht hat ? Die werden reihenweise bei den 4 Zylindern getauscht, detto bei den r5 ern..... Die Kabelbäume liegen im ÖL -eine geniale Konstruktion....nur mal ein kleiner Tipp für den Herrn: der Kabelbaum bricht nicht irgendwo ab sondern die Signalübertragung wird minimal beeinflusst.....was bei einigen 1000 Signalen pro Minute schon zu bedenken wäre..... !!! Sehr eigenartig !!!

Sie von vorn hinein die auszuschließen nur weil etwas überwacht wird ?? wenn ja wie denn?

Schick mir mal deine Email Adresse wegen dem Kraftstoffdruck --> Also das dauert bei der Tandempumpe und Kraftstoffpumpe nicht all zu lange --> ganz sicher nicht den ganzen Tag! Viel mehr wie ein Kraftstoffdruck Set aus Ebay für 100 Euro braucht man dazu nicht!

Solldruck bei 1500 upm: min. 7,5 Bar !!! wofür jedoch für diesen Test die PDE in Ordnung sein sollten ! Aber wenn da viel weniger ansteht wärs ein Versuch wert.....

SG  
Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 5. Februar 2013 um 23:28

### [Zitat von alevuz](#)

...PDE Kabelbäume: Willst mir jetzt sagen dass er noch NIE einen getauscht hat ? Die werden reihenweise bei den 4 Zylindern getauscht, detto bei den r5 ern..... Die Kabelbäume liegen im ÖL -eine geniale Konstruktion....nur mal ein kleiner Tipp für den Herrn: der Kabelbaum bricht nicht irgendwo ab sondern die Signalübertragung wird minimal beeinflusst.....was bei einigen 1000 Signalen pro Minute schon zu bedenken wäre..... !!! Sehr eigenartig !!!...

Servus, ich habe kurz im Passat-forum nachgelesen und die Anzeichen sind sehr sehr ähnlich. Ich werde dann die Kabelbäume tauschen. Das dürfte ja vom Prinzip ähnlich wie bei den 4- und 5-Zylindern sein oder?

Gruß  
Dieter

---

### Beitrag von „chrissi123“ vom 6. Februar 2013 um 01:55

Ich habe zwar den R5, aber bei mir waren es auch angeblich gleich 3 mal hintereinander die PDE's, 2 mal liege geblieben, bzw. wollte ich nicht auf 4 Töpfen weiterfahren....

Wie es der Zufall so will dann endlich mal an einen gescheiten 😊 geraten, der noch was von der ganzen Sache versteht... Der hat dann auch den Fehler bei dem Kabelbaum lokalisiert, was die 2 verschiedenen Werkstätten davor nicht geschafft haben!

Übrigens war immer Wasser mit im Spiel, es hat also draussen geregnet und dann ist der ganze Schlamassel passiert... Also Kabelbaum checken kann nicht schaden 😊

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 6. Februar 2013 um 08:24

[Zitat von chrissi123](#)

Übrigens war immer Wasser mit im Spiel, es hat also draussen geregnet und dann ist der ganze Schlamassel passiert... Also Kabelbaum checken kann nicht schaden 😊

Hallo!

Danke für den Tip, das werde ich als Nächstes tun.

Gruß  
Dieter

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 6. Februar 2013 um 08:28

Hallo zusammen,

so, ich habe gerade meinen Dicken aus der Werkstatt geholt. Der Serviceberater behauptete nach wie vor, dass es nicht so einfach ist den Kraftstoffdruck zu messen ohne den Motor zu zerlegen, weil er oben keine Messanschlüsse habe.

So, die Rechnung habe ich noch nicht bekommen, aber trotzdem will ich mich schon darauf einstellen, dass sie dort zu viel verlangen. Der Serviceberater meinte gestern, dass es in Summe an die Stunden sein wird.

Nun die Frage an euch, wie viel darf denn eine Vertragswerkstatt für folgende Arbeiten maximal verwenden:

- Probefahrt gemacht
- Fehlerspeicher ausgelesen
- Einspritzparameter ausgelesen
- Evtl. Sichtkontrolle?

Danke im Vorau und Gruß  
Dieter

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 8. Februar 2013 um 08:42

[Zitat von dieseldriver](#)

Prinzip ähnlich wie bei den 4- und 5-Zylindern sein oder?

Hallo,

Ja an sich schon, aber beim 10er ist schon einiges zum Abbauen.....habe bei meinem schon an die 6 Stunden herumgewerkt bis ich beide Zylinderkopphauben ab hatte....

Und ich hatte alles Spezialwerkzeug aus der Kiste geräumt um einige blöde Schrauben auf zu bekommen.....wenn die Hauben ab sind dann gleich auch die Nockenwelle und die Hydros auf Verschleiß hin prüfen...detto die PDE mal überprüfen ob sie alle noch stramm sitzen.....es soll einige geben die schon richtig lose waren.....

Jedoch zuerst die Kraftstoffdrücke messen.....sonst könnte es eine Arbeit "umsonst" sein.....🙄


Sg  
Alevuz

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 9. Februar 2013 um 20:08

### [Zitat von alevuz](#)

...Ja an sich schon, aber beim 10er ist schon einiges zum Abbauen.....habe bei meinem schon an die 6 Stunden herumgewerkt bis ich beide Zylinderkopfhauben ab hatte....

Hallo Alevuz,

die Akustikhauben sind doch nur aufgesteckt oder? Irgendwie bekomme ich das Ding nicht ab an der Zylinderbank 2... Werde es morgen nochmals versuchen.

Gruß  
Dieter

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 10. Februar 2013 um 05:45

Hallo,

Ja war bei mir auch so..... (dieses Teile baut ja VW eigentlich nur im (Motor) ausgebauten Zustand ab.....

Ich habe damals entweder einen ganz großen Schraubendreher ( etwa 1 cm !! ) oder eine Art "Hacken" genommen und an der Stirnseite mal recht fest angezogen oder etwas gehebelt..... ( die jetzige Kälte ?? macht die Dinger wohl noch etwas bockiger !

Sofern die Ölabscheider weg sind kann eigentlich ja nicht viel passieren.....

*Würdest du mir bitte Nahaufnahmen der Rollenschlepphebel der PDE Betätigung zusenden? habe da so eine Dokumentation am Laufen und möchte deine Bilder zu Vergleichszwecken gerne aufnehmen..... DANKE !*

Schönes Wochenende und viel Erfolg  
Alevuz

PS: Hast den Kraftstoffdruck bei der Kraft und Tandempumpe eigentlich schon gemessen ??

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 10. Februar 2013 um 09:49

### [Zitat von alevuz](#)

...Hast den Kraftstoffdruck bei der Kraft und Tandempumpe eigentlich schon gemessen ??

Servus, Kraftstoffdruck habe immer noch nicht gemessen, VW war überfordert, weil der Dicke keine Prüfanschlüsse hat und ich habe keinen Manometer mit Messbereich >3 bar. Gestern habe ich einen Termin ausgemacht bei einem Ex-Audi-Meister, also werde ich die Drosselklappen und AGR-Ventile reinigen und die Fehlersuche dem Profischrauber überlassen.

Bilder werde ich dir gerne machen.

Gruß  
Dieter

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 22. Februar 2013 um 17:23

Hallo T-Freunde,

heute bekam ich einen Anruf von der Werkstatt, der Dicke sei wieder fahrbereit. Ich habe die Werkstatt beauftragt die PDE-Kabelbäume zu tauschen und 90-tausender Inspektion zu machen. Gleich nachdem ich mich ins Auto gesetzt und den Motor angelassen habe war mir klar, dass das Problem nicht weg war. Nun bleibt der Dicke noch in der Werkstatt und man wird am Montag erneut mit der Fehlersuche beginnen.

Der Annahmetechniker meinte, dass evtl. eine Kompressionsmessung notwendig sei. Ich halte nicht davon.

Und wie seht ihr das?

Gruß  
Dieter

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 22. Februar 2013 um 18:19

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/17565-v10-ruckelt-stark-und-das-getriebe-will-nicht-automatisch-schalten/>

Jedoch zuerst die Kraftstoffdrücke messen.....sonst könnte es eine Arbeit "umsonst" sein.....🙄  
PS: Hast den Kraftstoffdruck bei der Kraftstoff und Tandempumpe eigentlich schon gemessen ??

Hallo,

Gibt es schon Ergebnisse ?

Ich hatte dich mehrfach gebeten dies VORAB durchzuführen(lassen) da sonst die Möglichkeit besteht das die Kabelbaum Aktion umsonst ist !

Die Aktion ist mit max. 2 Stunden erledigt.

Haben sie die 2 PDE Elemente die auf Anschlag waren zumindest mit einem anderen halbwegs normal laufenden getauscht.....weil eh der ganze Krempel schon abgebaut war?

Wurden wenigstens die Hydros und die Nockenwellen begutachtet oder haben sie dies auch vergessen?

Wenn sie dich im jetzigen Zustand anrufen uns sagen er sei "fahrbereit" dann habe sie wohl echt wenig Ahnung davon.....!

Die sollen 2 T Stücke einbauen und 2 Manometer darnnhängen und dann mit der Kiste mal auf eine Bergstrasse... wenn er dann ruckt kann man ja mal kontrollieren oder die Manometer verlängern und auf die Scheibe damit.....

Sorry, für mich ist das Ganze eine planlose Aktion !

SG

Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 22. Februar 2013 um 19:44

### [Zitat von alevuz](#)

... Hallo,

Gibt es schon Ergebnisse ?...

Hallo Alevuz,

Kraftstoffdrücke wurden soweit ich weiß nicht gemessen.

Ich habe vor zwei Wochen den Wagen zu einem mir empfohlenen Ex-Audi-Schrauber gebracht und nach einer kurzen Diagnose hat er mir zugesichert, dass es mit 90%-er Wahrscheinlichkeit die PDE-Kabelbäume seien. Deshalb habe ich auf Kraftstoffdruckmessung nicht weiter bestanden. War wohl ein Fehler von mir.

Dann war der Dicke 1,5 Wochen bei ihm auf dem Hof rumgestanden und als meine mehrmalige Bitten um Rückrufe unbeachtet wurden und der versprochene Termin verstrichen war habe ich die Nase voll gehabt und habe den Wagen abgeholt und zu meiner alten VW-Werkstatt gebracht. Das ist nun die dritte Werkstatt in dieser Geschichte. Die habe ich dann auch gleich beauftragt die Kabelbäume zu tauschen, weil ich davon überzeugt war, dass die Ursache dort liegen würde.

Nun weiß ich, dass es leichtsinnig von mir war auf eine Aussage von einem Schrauber zu verlassen. Da kann aber die jetzige Werkstatt wirklich nichts dafür denn sie haben meinen Auftrag ausgeführt. Klar, die Meldung, dass der Wagen wieder fahrbereit ist war nicht ganz sauber, aber was solls war ja Freitagnachmittag:)

#### Zitat von alevuz

Wurden wenigstens die Hydros und die Nockenwellen begutachtet oder haben sie dies auch vergessen?

Wurden begutachtet genauso wie der Festsitz der PDE's und das Ergebnis war - alles ok, nichts locker und ganz normaler, unauffälliger Verschleiß. Was aber auffällig war waren die Ablagerungen an der Drosselklappe, AGR-Ventil und in den Ansaugkrümmer. Die Verkokungen waren dort ca 2-3 mm dick. Ist das normal für eine Laufleistung von 96tkm?

Ich werden die Bilder von den Verkokungen holen und hier posten.

-

#### Zitat von alevuz

Die sollen 2 T Stücke einbauen und 2 Manometer darnnhängen und dann mit der Kiste mal auf eine Bergstrasse... wenn er dann ruckt kann man ja mal kontrollieren oder die Manometer verlängern und auf die Scheibe damit.....

Der Wagen ist in der Werkstatt geblieben und ich habe sie mit der Fehlersuche beauftragt. Sollte es am Montag keine eindeutige Diagnose geben dann werde ich eingreifen und zunächst

die Kraftstoffdrücke messen lassen. Bis dorthin möchte ich denen eine Chance geben den Fehler selbstständig zu finden.

Mein Dicker hat keine Prüfanschlüsse wie der AYH. Wie werden denn dort die Drücke genau gemessen. Ich habe etwas gelesen vom Kraftstofffilter. Der sitzt aber doch vor den (Tandem) Pumpen oder?

gruß  
Dieter

---

### **Beitrag von „alevuz“ vom 22. Februar 2013 um 20:42**

Hallo,

PDE fest:

Ja ok aber wenn sie wackeln würden dann wärs eh zu spät.....die Dichtungen kann man so nicht überprüfen.....

Ich hätte halt mal die 2 schlimmsten gezogen und "um"getauscht.....

Ablagerungen:

Normal

Kraftstoffdruck:

Auch mein AYH hat die Kontrollanschlüsse nicht mehr..... Filtereinheit ausbauen und mit T Stück dazwischenhängen..... Arbeitsaufwand auch damit recht gering.....Ich weiß nicht warum die dazu den Motor zerlegen müssen ??

Ich würde einfach die Kraftstoffstrecke wie beschrieben überprüfen lassen und zwar von Anfang an!

Wenn du wenig oder keine Kompression mehr hast ist der Block eh über den Jordan !

Warum ich ua. auf die Tandempumpe so heiß bin: Bin zwar kein Pumpenfachmann aber von meinem Beruf her kenn ich sowas..... Wir hatten auch eine Art Kreiselpumpe an welcher der Spalt zwischen Pumpenrad und Gehäuse recht genau passen muss um ordentlich zu pumpen.... siehe da die Pumpe wurde mit der Zeit "Warm" damit wurde der Abstand größer und aus war es mit der Pumperei.....

Ob sowas auch auf die Kraftstoff oder Tandempumpe umsetzbar ist keine Ahnung.....aber ich bleibe dabei: 1 Zylinderbank mit 5 kaputten PDE gibt es glaube ich einfach nicht.....und schon gar nicht von heute auf morgen.....



Schönes Wochenende  
Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 24. Februar 2013 um 16:23

### Zitat von alevuz

PDE fest:

Ja ok aber wenn sie wackeln würden dann wärs eh zu spät.....die Dichtungen kann man so nicht überprüfen.....

Ich hätte halt mal die 2 schlimmsten gezogen und "um"getauscht.....

Servus Meister! 😊

Beim letzten Mal war nur Zündaussetzer am Zylinder 1 im Fehlerspeicher hinterlegt. Sollte die Kraftstoffdruckmessung positiv ausfallen, wäre es doch nicht verkehrt PDE vom Zylinder 1 und z.B. Zylinder 2 zu tauschen um zu sehen ob der Fehler mitwandert oder? Oder wäre es möglich und kostengünstiger PDE vom Zylinder 1 aus zu bauen und auf dem Prüfstand zu testen? Mal eine grundsätzliche Frage - lassen sich die PDE's auf dem Prüfstand auf Funktion überprüfen? Sollte so ein Prüfstand in jeder seriösen Werkstatt vorhanden sein oder müssen die Dinger zum Hersteller eingeschickt werden? Denn mein 😊 hatte behauptet, dass es nicht möglich sei die PDE's so zu überprüfen sondern nur durch Tauschen 😞.

Morgen wird man mit der Diagnose beginnen und dann schauen wir weiter. Der 😊 hatte mir am Freitag vorgeschlagen auf Verdacht die PDE's auf der Zylinderbank 1 einzubauen, was ich natürlich bei den Stückpreisen nicht machen werde. Mal sehen was er sich nach der Kompressionsmessung noch alles einfallen lässt.

Einen schönen Sonntagabend noch!

Gruß  
dieseldriver

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 24. Februar 2013 um 17:29

Hallo,

Bin kein Meister...nur ein elendiger Pfuscher (zwar einer mit all dem ganzen Spezialkrepel für den Motor...) .....aber auch nicht mehr....

Zu Deinen Fragen:

Logisch wäre es gewesen ein oder 2 kreuzweise zu tauschen wenn damals schon die Hauben ab waren.... die 2 Dichtungssätze und die paar Dehnschrauben wären da auch noch drin gewesen.....

Jetzt in Nachhinein wieder alles abzubauen ?

Wenn ein Zündaussetzer erkannt wird hat dies zumindest meiner Ansicht nach 2 Möglichkeiten:

Kein Sprit oder keine Kompression.....vorausgesetzt der PDE Status ist OK !

Die PDE kann normalerweise der Bosch Dienst auf einem Teststand überprüfen.....

Nochmal: Er lief von heute auf morgen so seltsam.....davor teilweise Probleme mit dem Dieselfilter und du hast eine ÖLVERMEHRUNG !!!

Er hatte zuvor nicht gerade gute LLR Werte aber auch nicht so miese dass es einem schlecht wurde.....

Warum sollte dann eine Bank komplett kaputt sein ? - Die PDE Kabelbäume sind es schon neu und können normalerweise ausgeschlossen werden.....

Der Kraftstoffdruck ist eine Std. Geschichte und soll schon jede Werkstatt prüfen können.....

Wenn ihr ihn schon mal auf der Bühne habt dann steckt mal die 2 Stecker vom ATM ab und schaut mal nach ob euch nicht das Öl entgegenkommt.....(hat jetzt eigentlich nichts mit dem Motor zu tun aber bei den Kisten weiß man nie mit was das alles vernetzt ist und du schriebst ja mal was vom ATM nur manuell oder???)

Keine Ahnung evt. regelt das ATM Stg. die Motor im ASR Modus ab oder sonst ein Blödsinn.....

Obiges dauert jetzt wirklich nur 5 Minuten.....(auch ohne Bühne.....)

Viel Glück damit ( und mit deiner "Spezial" Werkstatt.....)

Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 25. Februar 2013 um 08:53

### [Zitat von alevuz](#)

Hallo,

Bin kein Meister...nur eine elendiger Pfuscher (zwar einer mit all dem ganzen Spezialkrepel für den Motor...) .....aber auch nicht mehr....

Hallo Alevuz, aber Meister steht doch sogar bei deinem Nickname ;). Aber im Ernst, ich bin der Meinung, dass du zweifelsohne zu den V10-Spezialisten zählst zumindest unter den hier im Forum aktiven Usern. Und ich möchte mich für deine Unterstützung in Sachen V10 TDI recht herzlich bedanken! Ich hoffe, dass es sich eine Gelegenheit ergibt dich auf ein oder andere Bier einzuladen um meine Dankbarkeit persönlich auszusprechen!

Nun zu meinem V10, ich habe gerade mit der Werkstatt telefoniert und sie haben am Samstag Kompression am Zylinder 1 gemessen, das Ergebnis ist =32 bar und das sei im grünen Bereich. Dann hatten sie den Mengemabgleich kontrolliert und festgestellt, dass die Zylinder 1 und 2 größere Abweichungen haben und somit nicht mehr im Soll-Bereich liegen. Ergebnis = PDE Zylinder 1 und 2 sind zum ersetzen. Kostenpunkt 1700 Euronen + 300 Eur für die Fehlersuche.

Nun Frage an alle Kulanz-Experten, der Wagen ist EZ. 10/2006 und hat 96 tkm auf der Uhr. Hier sollte doch die Kulanzregelung greifen oder?

Gruß  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „juma“ vom 25. Februar 2013 um 09:03**

Servus,

### [Zitat von dieseldriver](#)

[...]

Nun Frage an alle Kulanz-Experten, der Wagen ist EZ. 10/2006 und hat 96 tkm auf der Uhr. Hier sollte doch die Kulanzregelung greifen oder?

Gebetsmühle an:

Die Bereitschaft, dass es Kulanz gibt, ist händlerabhängig, da der Händler stets auf der Hälfte der Kulanzkosten sitzen bleibt. Grundsätzlich geht Volkswagen aber meist bei dem beantragten Prozentsatz mit.

Gebetsmühle aus

Davon ab, das Fahrzeug ist jetzt 6,5 Jahre alt. Meiner ist 6 Jahre alt und da würde sich mein Händler kaum noch beteiligen...😞

---

### Beitrag von „dieseldriver“ vom 25. Februar 2013 um 09:36

#### Zitat von juma

...Die Bereitschaft, dass es Kulanz gibt, ist händlerabhängig, da der Händler stets auf der Hälfte der Kulanzkosten sitzen bleibt. Grundsätzlich geht Volkswagen aber meist bei dem beantragten Prozentsatz mit.

Hallo Juma,

danke für die schnelle Antwort! Ich habe von einem Bekannten erfahren der bei einer anderen VW-Werkstatt arbeitet, dass VW für die PDE eine 7-Jahre-Regelung am ILaufen hat und die Kosten für die defekten PDE's sogar komplett übernimmt. Wahrscheinlich handelt es sich um einen sehr kulanten VW-Vertragshändler :biggrin: .

Wie auch immer ich habe meine Werkstatt gebeten einen Kulanzantrag zu stellen und bin schon gespannt auf die Antwort 😊

Schönen Tag noch!

Gruß

dieseldriver

---

### Beitrag von „alevuz“ vom 25. Februar 2013 um 12:08

Hallo,

Die sollen jetzt doch endlich mal die Pumpen überprüfen und feststellen ob sie die Sollwerte erreichen oder nicht !

Wenn am PDE zuwenig Sprit anliegt dann wird das Ventil solange versuchen mit "AUF" dies auszugleichen.... daher auch deine Werte bei der LLR mit +2,8(9) mg/H (Anschlag)  
Und es läuft eine BANK (5 Zylinder) richtig mies und nicht nur ein oder 2 PDE !

Wäre auch interessant zu wissen welche Werte die beiden jetzt zum Tauschen vorgesehenen PDE hatten?.....

Eine Bank wird normaler weise auch durch eine Pumpe versorgt..... dazu passt auch noch das die am entferntesten PDE (von der Pumpe) am schlechtesten laufen.....

Wie schon gesagt würde ICH zuerst die Pumpen überprüfen und sicherstellen das die Kraftstoffversorgung entspricht.....dann kann man an den PDE herumsuchen (welche natürlich auch kaputt sein können - keine Frage) aber das Gesamtbild passt noch nicht dazu (meine Meinung-kann mich aber auch täuschen ohne vor Ort zu sein !! )

Wie schon gesagt: Es ist sehr ungewöhnlich die PDE zu tauschen ohne vorab die Kraft und Tandempumpe zu kontrollieren.....

Auch deshalb hätte ich vorab die PDE kreuz getauscht....wenn dann wieder das gleiche PDE des Zylinders auf Anschlag steht sind es nicht die PDE die kaputt sind.....

2 V PDE sind im Übrigen sehr sehr selten kaputt.....wenn dann mal ein Magentventil aber sonst kenne ich genug die damit >400Tkm ohne Probleme herumfahren.....

SG  
Alevuz

---

### **Beitrag von „jamesbond“ vom 25. Februar 2013 um 15:11**

Hallo,

ich weiß zwar nicht, was und wo alevuz arbeitet .... aber warum nimmt Dieseldriver sein ganzes Geld für die Reperatur und fährt vom Bodensee nach Tirol?? 🤔

LG  
james

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 25. Februar 2013 um 15:27**

### Zitat von jamesbond

Hallo,

ich weiß zwar nicht, was und wo alevuz arbeitet .... aber warum nimmt Dieseldriver sein ganzes Geld für die Reperatur und fährt vom Bodensee nach Tirol?? 🤔

LG  
james

Hallo Jamesbond,

ich weiß nicht wie eure Hochheit auf diesen komischen Gedanken kommt 🤔, aber ich bin nicht nach Tirol gefahren, sondern ich habe den Dicken zur meiner alten Werkstatt nach Lindau gebracht. Ist es der MI6 etwa noch nicht bekannt? Mann für was bezahlt euch denn die gute Queen? 😄

Wäre Tirol nicht so weit weg dann hätte ich längst Alevuz persönlich um Hilfe gebeten.

Grüße vom Bodensee  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „jamesbond“ vom 25. Februar 2013 um 17:30**

... nur keine Aufregung 😄

Beim Mitlesen des durchaus interessanten Themas und den Erfahrungen mit den Werkstätten war meine Anregung konstruktiv gemeint.

Immer unter der Voraussetzung, alevuz hätte die Möglichkeit und den Willen.

Und mit meinem Geographiegrundwissen der Nachbarländer schätze ich Bodensee - Tirol je nach dem auf max. nur 200-250km

LG  
james

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 25. Februar 2013 um 19:52**

### Zitat von jamesbond

... nur keine Aufregung 😄

Beim Mitlesen des durchaus interessanten Themas und den Erfahrungen mit den Werkstätten war meine Anregung konstruktiv gemeint.

Immer unter der Voraussetzung, alevuz hätte die Möglichkeit und den Willen.

Und mit meinem Geographiegrundwissen der Nachbarländer schätze ich Bodensee - Tirol je nach dem auf max. nur 200-250km

LG

james

Uff, dann bin ich beruhigt )

Ich bin dankbar für Tipps und nicht, dass ich nicht auch schon daran gedacht habe... Aber jeder hat eigene Probs und wer will schon sich um Probleme anderer kümmern.

Ich weiß auch nicht was Alevuz beruflich macht, aber er hat mir schon sehr viel geholfen mit dem V10. Aber auch wenn er bereit wäre meinen kranken V10 zu verarzten wäre mir der Weg zu weit mit einem unrund laufenden Motor. Da macht man doch mehr kaputt.

gruß

dieseldriver

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Februar 2013 um 15:24**

Hallo zusammen,

heute Anruf vom 😊 bekommen. Das Gespräch fing schon mit dem Satz an: "Hallo Herr..., wir haben leider keine guten Nachrichten für Sie..."

Nach seinen Angaben haben sie die beiden PDE vom Zylinder 1 und 2 erfolgreich getauscht und als der Wagen fertig war haben sie ihn warmlaufen lassen dabei lief der Motor normal und als der Meister zurückkam und ihn probefahren wollte war der Motor aus und ließ sich nicht mehr anmachen. Sie haben dann nach der Ursache gesucht und gefunden, dass die rechte Kraftstoffförderpumpe ohne Funktion war. 🚗

So, nun kommen lt. ihm zusätzliche 600 EUR auf mich zu für die neue Pumpe. Kulanzantrag für PDE-Tausch sei angeblich von VW abgelehnt worden und somit kommen in Summe >3.000 EUR. Davon 1.500 allein für die 90.000-er Inspektion mit beigestelltem Motoröl, ohne Kraftstoff-Innenraum und Luftfilter 🙄.

Bin leicht gesagt geschockt. Und außerdem bin ich nicht sicher, dass die Ursache nicht schon von Anfang an bei der Förderpumpe lag und der PDE-Austausch fehlerhaft war.

Wer weiß Rat?

gruß  
dieseldriver, der heute so richtig frustriert ist...

---

### Beitrag von „macko“ vom 27. Februar 2013 um 15:46

Zitat von alevuz

Bei deiner Vorgeschichte würde ich auf ein Kraftstoffproblem tippen (ist aber jetzt eine reine Vermutung)

Zitat von alevuz

!!!!Da jedoch alles im negativen Bereich liegt würde ich vorab noch mal die Treibstoffpumpen überprüfen.....ist nicht die ganz große Arbeit.....  
Ich hoffe für dich das evt. 1 kaputt ist und somit das gesamte System in Mitleidenschaft gezogen wird und deine Tandempumpen NICHT schon wieder kaputt sind!!!

Zitat von alevuz

Kraftstoffdrücke nach Treibstoff und Tandempumpen nach Rep. Anleitung prüfen lassen  
!

Zitat von alevuz

Kraftstoffversorgung prüfen - Niederdruck wie Hochdruckseite


Zitat von alevuz



Schick mir mal deine Email Adresse wegen dem Kraftstoffdruck --> Also das dauert bei der Tandempumpe und Kraftstoffpumpe nicht all zu lange --> ganz sicher nicht den ganzen Tag!

Viel mehr wie ein Kraftstoffdruck Set aus Ebay für 100 Euro braucht man dazu nicht!

Zitat von alevuz

Jedoch zuerst die Kraftstoffdrücke messen.....sonst könnte es eine Arbeit "umsonst" sein.....

Zitat von alevuz

PS: Hast den Kraftstoffdruck bei der Kraft und Tandempumpe eigentlich schon gemessen ??

Zitat von alevuz

Ich hatte dich mehrfach gebeten dies VORAB durchzuführen(lassen) da sonst die Möglichkeit besteht das die Kabelbaum Aktion umsonst ist !  
Die Aktion ist mit max. 2 Stunden erledigt.

Zitat von alevuz

Ich würde einfach die Kraftstoffstrecke wie beschrieben überprüfen lassen und zwar von Anfang an!

Zitat von alevuz

Der Kraftstoffdruck ist eine Std. Geschichte und soll schon jede Werkstatt prüfen können.....

Zitat von alevuz

Die sollen jetzt doch endlich mal die Pumpen überprüfen und feststellen ob sie die Sollwerte erreichen oder nicht !

Hallo Dieseldriver,

jetzt wird Dir wohl vermutlich keiner mehr einen Rat geben können. Trotzdem viel Glück, dass es nicht so teuer wird.

Gruss  
Marco

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 27. Februar 2013 um 20:12

Hallo,

Na ja bei der Geschichte wundert mich nichts mehr !

*Könnte ja fast mein Lieblingsthema hier werden, seit sich mein Lieblingsuser (der mit dem R5 , mit verschlossenen AGR und auf der Suche nach dem 3. Zylinder) nicht mehr meldet!*

*Vielleicht hätte ich da bei deiner Werkstatt mal anrufen sollen und ihnen mit meiner Tiroler Geradlinigkeit mal richtig auf den Tisch zu hauen?*

Die beiden PDE würde ich auf keinen Fall bezahlen.... sollen sie doch die alten wieder einbauen !

So wie es für mich aussieht ist das eine klassische Fehl Reparatur ..... mir wäre die Geschichte ja sowas von zu blöd.....

Viel Ahnung haben sie jedenfalls von PD Dieseltechnik nicht ! - Behaupte ich zumindest jetzt mal ganz frech ! - obwohl bis die Kiste wieder richtig läuft halte ich mich ein wenig zurück !

Wenn es gar nicht mehr anders geht kannst ja mal einen RA, Gutachter oder die Innung einschalten um zumindest eine Bestätigung über die wilde Kurvenfahrt bis ans Rep. Ziel zu bekommen !

Normal war jedenfalls die Fehlersuche nicht ! Es wurden einfach zu oft grundlegende Abläufe nicht beachtet ! --> **MEINE Meinung !!!**

SG  
Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Februar 2013 um 20:27

### [Zitat von macko](#)

... Trotzdem viel Glück, dass es nicht so teuer wird...

Servus, du hast dir ja viel Mühe gemacht 😊 Nun wenn ich auch mal den Meister zitieren darf: "jeder muss sein Lehrgeld selber bezahlen"

Vielleicht war es auch zu naiv von meiner Seite die Sache der Werkstatt anzuvertrauen, aber auch ich lerne draus... Fest steht, dass ich in dieser Sache nicht nachgeben werde und wenn es sein muss wird mein RA endlich mal was tun dürfen.

Und danke für die Glückwünsche!

Schönen Abend noch!  
dieseldriver

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 27. Februar 2013 um 20:46

### [Zitat von alevuz](#)

*... Könnte ja fast mein Lieblingsthema hier werden*

Servus, ich habe nichts dagegen! 😎 Ganz im Gegenteil, ich schreibe den Mist vielmehr in der Hoffnung, dass falls jemand anderer in die selbe Sch...situation geraten soll rechtzeitig etwas dagegen unternehmen kann. Für mich ist es zu spät und ich hoffe jetzt nur, dass die Werkstatt vernünftig wird und einsieht ansonsten bleibt nur noch die zähe Methode, die ich nicht sonderlich gern habe, aber was solls dann sollen die Rechtsanwälte das klären.

### [Zitat von alevuz](#)

Die beiden PDE würde ich auf keinen Fall bezahlen.... sollen sie doch die alten wieder einbauen !

Das dürfte aber schwer gehen, weil die Dinger wären ja dann gebraucht. Oder sehe ich das falsch? Jedenfalls habe ich mich auf die Zusicherung des 😊 verlassen mit der Aussage es seien definitiv die PDE's.

#### Zitat von alevuz

... Normal war jedenfalls die Fehlersuche nicht ! Es wurden einfach zu oft grundlegende Abläufe nicht beachtet ! --> **MEINE Meinung !!!**

Da bin ich mir auch fast sicher nur die Beweislage sieht düftig aus denn die PDE's kriege ich nicht, weil die Dinger "Tauschteile" sind und müssen an VW zurückgeschickt werden.

Danke und schönen Abend!  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 10. März 2013 um 22:10**

Hallo zusammen,

der Fall mit dem ruckelnden Motor bei meinem Dicken ist so gut wie vorüber.

Es hat sich herausgestellt, dass der Tausch der PDE's nicht nötig war. Das hat die Werkstatt nach langem Diskutieren doch zugegeben oder zugeben müssen (nachdem ich schon soweit war einen Gutachter und Anwalt einzuschalten). Auch haben Sie eingesehen, dass der Ablauf der Diagnose nicht ganz der Richtige war. An dieser Stelle ein großes Dnakeschön an Alevuz der mir zu Seite stand und dabei eine große Hilfe in der Notsituation leistete! 🙏

Letztendlich haben wir uns mit der Werkstatt geeinigt, dass sie 50 % der Material- und Lohnkosten der PDE's übernehmen. Und somit habe ich meinem Dicken die PDE-Kabelsätze spendiert und die Hälfte der zwei PDE. Die Kabel von der PDE-Ansteuerung waren mit der Zeit ganz schön hart geworde im Vergleich zu den neuen was ich auf den ständigen Kontakt mit dem Öl zurückführe.

Nun der Dicke läuft zwar, aber immer noch nicht so wie er soll und ein leichtes Ruckeln gibt es wenn man ihn ordentlich belastet z.B. auf einer Steigung im hohen Gang beschleunigen. Hier werde ich als Nächstes die Kraftstoffdrücke messen lassen.

Es gibt noch eine Reklamation an die Werkstatt die den Dicken repariert hat und zwar haben sie mir die Dose der Kurbelgehäuseentlüftung geschrottet und versucht zu kleben s. Bild: [P1130068.jpg](#)

Auch fand ich in der Kiste mit ersetzten Teilen eine Blende die in drei Teile zerschnitten wurde: [P1130084.jpg](#)

Teilenummer 7L6907627. Kann mir jemand vielleicht sagen wo die Blende herkommt?

Gruß  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „Humvee“ vom 10. März 2013 um 23:59**

[Zitat von dieseldriver](#)

Auch fand ich in der Kiste mit ersetzten Teilen eine Blende die in drei Teile zerschnitten wurde:

[P1130084.jpg](#)

Teilenummer 7L6907627. Kann mir jemand vielleicht sagen wo die Blende herkommt?

Gruß  
dieseldriver

Das ist die Halterung (Verriegelung) für das Motorsteuergerät.

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 11. März 2013 um 06:11**

[Zitat von Humvee](#)

Das ist die Halterung (Verriegelung) für das Motorsteuergerät.

Servus Thomas,

danke für die Info!

Gruß  
Dieter

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 12. März 2013 um 14:47**

So, das ganze Wochenende war schönes Wetter und der Dicke lief ohne Probleme. Gestern Abend hat es leicht geregnet und der Dicke fing wieder an zum Ruckeln. Und zwar genauso wie am Anfang d.h. ohne Last - normal und sobald man etwas Gas gibt oder Steigung fährt - kommt das Ruckeln. Interessanterweise kommt dieses Ruckeln auch erst nach einigen Minuten Fahrt.

Ich meine die Kraftstoffdruckmessung wurde immer noch nicht gemacht und der 😊 sollte inzwischen eine Antwort von Wolfsburg bekommen haben, aber nachdem das Problem immer noch entweder nach einer Wagenwäsche oder Regen und Kälte auftrat bin ich langsam der Meinung, dass es sich um ein elektrisches Problem handeln muss. 🛠️

Was meint ihr?

Gruß  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 13. März 2013 um 10:04**

Guten Morgen T-freunde,

heute war wohl die Krönung von meiner Ruckelgeschichte. Der Dick sprang zwar am Morgen ganz gut an in der Garage. Nach kurzer Fahrt fing der Motor wieder zu ruckeln an und nach einer Steigung ging er komplett aus. Zunächst war im Fehlerspeicher nur Regelgrenze Turbolader unterschritten drinnen. Beim zweiten Startversuch und einer Weile Orgeln sprang er doch an und lief einige Zeit zwar unrund, aber immerhin. Dann ging er aus. Im Fehlerspeicher waren drei Einträge:

- 1) Regelgrenze Turbo unterschritten
- 2) Zündaussetzer Zylinder 1
- 3) Datenbus Motorsteuergerät

Der Dicke wurde in die Werkstatt abgeschleppt und der 😊 wird schon wieder schauen...

Einen schönen Tag euch!

Gruß  
dieseldriver

---

### **Beitrag von „Darragh“ vom 13. März 2013 um 11:58**

Nur so ein Gedanke ...

Könnte es sein, dass sich Wasser im Tank angesammelt hat?  
Das würde evl. auch erklären, dass der Motor an einer Steigerung ausgeht.  
Zündaussetzer und unrunder Lauf wären somit zu erklären.

Zudem schreibst du ja auch, dass dieses überwiegend bei nasser Witterung erfolgt.

Evl. Tankstutzen undicht ?

---

### **Beitrag von „dieseldriver“ vom 13. März 2013 um 12:51**

#### [Zitat von Darragh](#)

Nur so ein Gedanke ...

Könnte es sein, dass sich Wasser im Tank angesammelt hat?  
Das würde evl. auch erklären, dass der Motor an einer Steigerung ausgeht.  
Zündaussetzer und unrunder Lauf wären somit zu erklären.

Zudem schreibst du ja auch, dass dieses überwiegend bei nasser Witterung erfolgt.

Evl. Tankstutzen undicht ?

Servus,

wenn es Wasser im Tank wäre würde er aber auch schon morgens in der Garage schlecht anspringen. Zudem Zündaussetzer am Zylinder 1 und Fehler im Datenbus deuten für mich auf etwas Anderes...

Gibt es eine einfache Möglichkeit den Diesel im Tank auf Wassergehalt zu testen am besten ohne den ganzen Tank geleert zu haben.

P.S.: ich tanke das farblose Ultimate

---

## Beitrag von „alevuz“ vom 13. März 2013 um 13:25

### [Zitat von dieseldriver](#)

- 1) Regelgrenze Turbo unterschritten
- 2) Zündaussetzter Zylinder 1

Hallo.....

Also, Zündaussetzer kann es durch mangelnde Kraftstoffversorgung sehr wohl geben ! --> Das betreffende PDE versucht solange wie möglich soviel wie möglich Diesel zu injizieren, was aber nicht gelingt (durch Treibstoffmangel) und dadurch wird KEIN zündfähiges Gemisch erreicht --> Zündaussetzer. PDE steht bei +2,8(9) mg/H - Dieser kann NUR über die LLR erkannt werden, es sind keine Sensoren dafür in den Zylindern vorhanden!

Regelgrenze Turbo:

Durch verminderte Verbrennungsabgase (eben durch die Zündaussetzer) kommt der entsprechende Turbo auch nicht "in Schwung" und erzeugt eine DIFFERENZ zum zweiten Turbo.....

Das erkennt wiederum das Stg ?

Die Turbo Angelegenheit ist aber eine Vermutung von mir!

Ob die beiden Stge dies nun untereinander auch kommunizieren ?

Generell:

Ich hätte eigentlich mit dem Herrn Gxxxx schon besprochen jetzt endlich mal die Drücke nach Kraftstoff und Tandempumpe zu messen!

Ebenfalls können sie dann auch die 2. Treibstoffpumpe kontrollieren.....



Ob die Werte jetzt bei den neuen PDE besser sind würde mich nicht wundern (neue PDE, neue Düsenspitzen, neue nicht ausgelaierte Federn usw.)

Leider gibt es noch mehrere mögliche Fehlerquellen wie Hallsensor oä.

Überprüf bitte ob es wiederum die gleiche Zylinderbank ist !

SG / Alles Gute

Alevuz

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 13. März 2013 um 15:24

### Zitat von alevuz

[...]

Die Turbo Angelegenheit ist aber eine Vermutung von mir!

[...]

Ich hätte eigentlich mit dem Herrn Gxxxx schon besprochen jetzt endlich mal die Drücke nach Kraftstoff und Tandempumpe zu messen!

Ebenfalls können sie dann auch die 2. Treibstoffpumpe kontrollieren.....

[...]

Hallo Alevuz,

die Zylinderbank ist die gleiche und im Leerlauf sind nun die Zylinder 3 und 4 die jetzt "aus der Reihe tanzen". Das mit dem Turbo ist absolut nachvollziehbar wie du beschrieben hast.

Der Herr G...tz ist derzeit beim Kraftstoffdruckprüfen dran bzw. Zerlegen der ARG um an die Anschlussleitungen zu kommen, weil der Dicke ja keine Prüfanschlüsse hat.

Gruß

dieseldriver

---

## Beitrag von „dieseldriver“ vom 31. März 2013 um 11:28

Hallo T-Freunde! Das Problem mit dem Ruckeln ist gelöst. Schuld an der Ruckelpartie waren die Kraftstoffpumpen im Tank. Kurz nach dem eine komplett ausgefallen war, versagte auch die

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/17565-v10-ruckelt-stark-und-das-getriebe-will-nicht-automatisch-schalten/>

zweite. Diese sollten meiner Meinung nach am besten gleich paarweise ausgetauscht werden.  
Frohe Ostern an alle Touareg-Freunde!!! LG dieseldriver