

R5 gebraucht analyse Motorprobleme

Beitrag von „larsb“ vom 29. April 2018 um 13:07

Hallo,
ich bin neu hier im Forum da ich vor einer Woche durch die Anschaffung eines Touareg 1 R5 TDI erstmalig zum Dieselfahrer mutiert bin.

Da der Kauf kurz und knapp über die Bühne ging habe ich jetzt etwas Sorge über den Tisch gezogen worden zu sein.

Der R5 ist Bj 2004 und hat 225000km auf der Uhr. Diverse elektronische Probleme wie Seitenairbag und Tachobeleuchtung konnte ich bereits beheben. Es geht mir aber jetzt um den Motor.

Man liest ja viel über Probleme mit Diesel im Öl, defekte PD Einheiten und Tandempumpen.

Ich habe den Ölstand nach „meinen“ ersten 500km gecheckt und festgestellt, das er leicht über max ist. Da ich nirgends lesen kann welches Öl der Vorbesitzer gefüllt hatte habe ich vorsorglich gestern einen Ölwechsel gemacht mit Liqui Moli 0W-30 Synthoil LT Plus nach 506.01. Das alte Öl war schwarz, recht Dünn und roch nach Grillparty, aber eigentlich nicht nach Diesel. Würde man diesel im Öl riechen?

Leerlauf ist eigentlich sauber. Auch bei der Fahrt kann ich keinen unrunden Lauf vernehmen. Fehlerspeicher ist leer. Das einzige was mir komisch vorkommt ist, das er erst ab ca. 2000umdrehungen Drehmoment aufbaut.

Welche Möglichkeiten habe ich den Zustand des Motors zu überprüfen (VCDS?)

MFG Lars

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 29. April 2018 um 13:38

Hallo...

Recht schnell mit den MWB im Motorsteuergerät

13 (warm / Leerlauf / OHNE jegliche Last)

23

Kaltstartverhalten ?

und Turbolader mit der VTG "Bewegung" (Ladedruckregelung AN / AUS) den mbar Wert errechnen

und hier alles hier einstellen !

SG

Manfred

Beitrag von „larsb“ vom 29. April 2018 um 14:24

Hallo,

habs direkt mal angeklemmt, motor ist noch

Warm.

Also MWB 13/14: 0,50mg/H, 0,21mg/H -0,16mg/H -0,42mg/H 0,00mg/H leicht schwankend aber minimal.

MWB 23/24: -5.0, -4.0, -46.0, -48.0, -33.0

schwanken +/- 5-10?

Ist das gut oder schlecht?

Kaltstartverhalten bis jetzt Problemlos,
springt auf einen Schlag an.

Turbo muss ich ein andermal machen,
ich bin alleine und auf dem Laptop
seh ich bei der Sonne so schon nichts.

MFG Lars

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 29. April 2018 um 17:11

hallo,

Sehr gut , nichts ungewöhnliches!

Evt. mal den Dieselfilter tauschen (Messwerte <50ms) deuten auf Spritmangel hin ! (ABER
sicher nicht dramatisch) 10 mS sind bei PD Injektoren fast nichts !

Wenn du es nachprüfen kannst und er nicht mehr wie 50 tkm drauf hat (der Dieselfilter) dann
kannst ihn ohne weiteres drinn lassen !

SG
Manfred

Beitrag von „larsb“ vom 29. April 2018 um 21:47

Hallo,
danke für die Einschätzung, dann bin ich ja
schonmal etwas beruhigt. Bei der Laufleistung
sind die Erwartungen ja nicht so hoch aber
ein Paar Jahre soll ers jetzt erstmal noch tun.

Ich weis halt nicht was der Vorbesitzer damit
hatte oder schon hat machen lassen...
Inbesondere ob er das 506.01 oder doch
das böse 507er Öl drauf hatte...

Die Werte sind doch wahrscheinlich ein Indikator für den Zustand der PD Einheiten und der Nockenwelle oder? Wenn aber z.B. eine PD Undicht wäre, das würde man daran nicht erkennen oder? Den Dieselfilter kann ich ja einfach mal tauschen und vorher/nachher vergleichen. Nicht das die Werte auf eine Undichtigkeit hinweisen. Aber wie gesagt, das Öl Roch nach Grill, nicht nach Diesel.

Ich habe jetzt schonmal ein wenig gegoogled, aber wie ich das mit der VTG Kontrolle machen soll hab ich noch nicht verstanden. Wenn da was hakt ist das aber denke ich auch nicht „gefährlich“ für den Motor oder?

MFG Lars

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 2. Mai 2018 um 19:15

Hallo Lars,

habe auch einen gebrauchten R5 gekauft (116.000KM), war in den ersten Monaten ein ziemliches Groschengrab, trotz erster Hand und KFz Meister mit eigener Werkstatt.

Ich habe nach und nach viel getauscht vor allem die Flüssigkeiten, Getriebe Diff etc. das hat dem Dicken richtig gut getan. Wegen der PD Einheiten etc. habe ich mich mit Liqui Moli mal in Verbindung gesetzt, die haben mir Ceratec empfohlen, nicht wirklich ein Schnäppchen, da Du fürs Öl 2 Döschen brauchst. Ich muss sagen es hat super gewirkt, Motor läuft extrem ruhig, graucht ca. 500-1000km bis Du es merkst und auch hörst.

Mein Schrauber hat auf einen Thermostat getippt, der sitzt aber wie fast Alles am R5 an einer saublöden Stelle, den muss ich noch tauschen-lassen. Was bei mir noch war eine posöse Dieselleitung getauscht. Denn ich hab ab und zu leichte Aussetzer der Turbos beim leichten Beschleunigen, sobald ich etwas mehr aufs Gas gehe geht er auch vorwärts.

Was ich auch noch gemacht hab ist dem Diesel ein Additiv dazu geben, auch hier LM Dieselspeed.

Grüße Ranfänger

Beitrag von „larsb“ vom 2. Mai 2018 um 21:25

Hallo,
soo, habe jetzt zum Test die VTG Gymnastik
per VCDS durchgeführt. Hoffe das war so
gemeint.

Also, 1400Upm 958.0mbar bei 9.9% und
1132.2mbar bei 90.3% Ansteuerung. Was ich so gelesen hab sollte die Differenz min 200
betragen oder?

Was bedeutet das nun?

MFG Lars

Beitrag von „larsb“ vom 3. Mai 2018 um 07:35

Moin,
gerade erst gelesen das noch jemand geschrieben hat. Von der Laufleistung her ist deiner ja im
Vergleich zu meinem noch
Jungfräulich. Darf ich fragen was du alles
hattest? Bei elektronikfehlern weis ich mir
ja zu helfen, bei mechanischen nicht so recht.
Beim fahren habe ich das Gefühl das noch
irgendwo ein Radlager defekt ist, das muss
ich am Wochenende mal checken.
Ich habe den T nur als Zweitwagen für
Feld, Wald und Wiese gekauft. Wenn er
immer artig TÜV schafft und der Motor läuft
reicht mir das schon. Deswegen auch R5 und
Handschalter...

MFG Lars

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 3. Mai 2018 um 07:57

Guten Morgen,

Irgendwann wird die VTG halt schwer gängig (Kalt oder Heiß Klemmer)....und du brauchst dann halt einen neuen Turbo!

Das ist aber nicht nur beim Treg so sondern bei jedem Turbo.

PD Undichtigkeit erkennst du am Kaltstartverhalten recht gut..... bei Undichtigkeit hast du einen Druckerverlust und er orgelt halt länger bis der Druck wieder da ist....

Ölstand immer im Auge behalten - sofern die Tandempumpe nach Innen (also zum Motor) undicht wird steigt sehr schnell der Ölstand ...

Ölwechsel schadet nie (richtiges ÖL verwenden) und das CERATEC ebenfalls (bei so alten Motoren)

SG

Beitrag von „larsb“ vom 3. Mai 2018 um 08:51

Ach, so Dramatisch finde ich das mit dem VTG garnicht. Der 1.9er tdi bj99 von meinem Bruder hatte das vor ner ewigkeit auch mal. Meine Eltern haben den damals gefahren mit defekten LMM ohne es zu merken. Als ich den tauschte und man durchtrat ging er immer sofort wegen Überdruck in Notlauf. Da hab ich den Tagelang während der Fahrt einfach immer wieder neu gestartet. Irgendwann hatte sich die Mechanik wieder freigearbeitet. Das war vor 10 Jahren, inzw. hat der Hobel 360000km immernoch mit dem ersten Turbo. Läuft gut braucht nur inzw. ein bisschen mehr Öl...

MFG Lars

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 3. Mai 2018 um 11:20

 [Zitat von larsb](#)

Der 1.9er tdi bj99

.... ob der schon einen VTG Lader hatte ? wenn es nicht der PD mit 115 PS war dann eher nicht....

Egal, die Regelgrenzen lassen beim R5 sicher nicht viel Überdruck zu, da hat sich schon einiges geändert !

Bei den alten 1.9 mit Verteilereinspritzpumpe hast halt schnell 4 neue Düsenspitzen, einen Sportlufi, und einen größeren Lader eingebaut und du hattest mit viel Ruß schnell mal statt 90/110 PS an die >170

Fahr solange bis er den Fehler aufwirft - dann einen neuen ORIGINALEN rein und gut ist es oder "blas" ihn einfach mal auf der Bahn richtig frei!

SG

Beitrag von „larsb“ vom 3. Mai 2018 um 12:14

Der a4 hat n Pumpe Düse mit 116PS meine ich, oder doch 115? Auf jede Fall VTG Lader

Beitrag von „larsb“ vom 3. Mai 2018 um 12:15

Hat denn jemand Vergleichswerte vom R5?

Beitrag von „toby2003“ vom 3. Mai 2018 um 12:32

Hallo,
wie kann man hier einen Beitrag neu einstellen?

Danke Dir
toby

Beitrag von „Sittingbull“ vom 3. Mai 2018 um 14:51

[Zitat von toby2003](#)

Hallo,
wie kann man hier einen Beitrag neu einstellen?

Danke Dir
toby

Hallo Toby,

im selben Thema einfach auf „Antworten“ klicken, für ein neues Thema im passenden Forum auf „Neues Thema“ klicken 😊

Grüße von Stephan 😊