

R5 TDI, ganz plötzlich heftige startschwierigkeiten

Beitrag von „larsb“ vom 25. Juli 2021 um 13:55

Hallo,

ich habe mich jetzt hier schon durch diverse Threads gelesen die auch alle sehr hilfreich waren, allerdings ist mir keiner untergekommen wo ein perfekt startender Motor von einen auf den anderen Tag mit 20km normalfahrt dazwischen so gut wie garnicht mehr will...

Also mein 2,5 TDI von Bj2004 mit nun ca. 240tkm wovon ich nur die letzten 30tkm gefahren bin sprang immer 1A an, im Winter wie Sommer, warm und kalt. Letzte Woche ganz plötzlich morgens drehte der Anlasser den Motor konstant durch ohne das etwas zündete. Ich habe das 2x10s gemacht, beim dritten versuch sprang er nach 5s auf einen Satz an. Ich bin dann auch so 5km gefahren, alles war ok. Dann nach einer Stunde stand nochmal versucht, orgelte do 3s, sprang dann an um aber direkt langsam wieder abzusaufen. Jetzt dauerts so lange ihn anzuwerfen das ich angst habe den Anlasser zu verglühen.

Ich habe ihn dann erstmal weggestellt und heute den Deckel abgenommen. Es sind keine PDE Keile/Brücken verbaut wie mir eigentlich vom vorbesitzer versprochen wurde. Es ist auch zu viel Motoröl drauf, so 5mm über max. Hab da aber seit einem Jahr nicht nach geguckt, wechseln wär jetzt dran gewesen...

An den PDEs kann ich so im eingebauten Zustand erstmal nix erkennen, sieht eigentlich alles gut aus, keine Ablagerungen im Deckel, keine Risse zu sehen. Aber der Deckel war schonmal runter, das seh ich an den Spuren am Deckel und den Schrauben.

Kann ein PDE Dichtungsproblem zu so einem plötzlichen Versagen führen?

MFG Lars

Beitrag von „chrissi123“ vom 29. Juli 2021 um 21:22

Die Tandempumpe kann auch undicht sein und dann ist Luft im System, die erst rausgeorgelt werden muss...

Beitrag von „larsb“ vom 1. August 2021 um 11:41

Hi, es war das Kraftstoffpumpenrelais. Es hat anscheinend nicht immer geschlossen. Ich hab's gestern zum Test mit einem Draht überbrückt, da kam er nach 5s orgeln. Dann heute morgen auch erst wieder gebrückt und dann gestartet, startete einwandfrei. Relais ist bestellt...

Beitrag von „larsb“ vom 4. August 2021 um 08:29

Hallo,

ganz so einfach scheint's dann leider doch nicht gewesen zu sein. Wenn ich anstelle des Relais die Pumpe manuell starte startet er besser, es gluckert und blubbert auch ein paar Sekunden lang im Tank. Mit dem Relais wird die Pumpe wohl nur direkt zum Start gestartet und dann springt er nicht oder zumindest schlecht an.

Zusätzlich zum Startproblem habe ich eine extreme Qualmbildung und eine undichte Schelle zum AGR Kühler offenbart, das sich viel Flüssigkeit im Abgasstrang befindet.

<https://youtube.com/shorts/y69LQuE6zSM?feature=share>

Riecht als wenn es sich um Diesel oder Motoröl handelt. Fahren tut er aber ganz gut, der Motor läuft über das gesamte Drehzahlband rund.

Die Suppe im Abgasstrang wird beim Fahren weniger und er hört auf zu qualmen, aber im Standgas und auch im Stop an Go baut sich das wieder auf.

Was gäbe es was ich noch einfach checken bzw. machen kann? Groß investieren wollte ich nicht mehr, das könnte jetzt das Todesurteil für den T sein. Wäre aber ärgerlich wenn es nur eine Kleinigkeit ist...

MFG Lars

Beitrag von „V8.in.der.nacht“ vom 4. August 2021 um 13:11

Moin Lars,

Leider wird das Video bei mir nicht angezeigt, ich weiß nicht ob es an der alten Forums-Software liegt oder du einen Fehler gemacht hast.

Beitrag von „coala“ vom 4. August 2021 um 13:27

[Zitat von V8.in.der.nacht](#)

[...] ich weiß nicht ob es an der alten Forums Software liegt [...]

Ähm, kannst du das mal näher erklären, was da "alt" sein soll?

Beitrag von „Franks“ vom 4. August 2021 um 14:52

Laut YouTube ist das Video auf „privat“ gesetzt und wird deshalb nicht angezeigt. Mit unserer top-aktuellen Forensoftware hat das nichts zu tun

Gruß

frank

Beitrag von „larsb“ vom 4. August 2021 um 16:34

Oh sry, kannte die Einstellung garnicht... Jetzt müsste es gehen...

<https://youtu.be/y69LQuE6zSM>

Beitrag von „V8.in.der.nacht“ vom 4. August 2021 um 22:06

Wie sieht denn dein Kühlwasserstand aus ?

Beitrag von „pe7e“ vom 5. August 2021 um 07:41

Hallo Lars,

der Motor klingt für mich eigentlich ganz gesund.

Fraglich ist warum der das AGR System so suppt und was das für Suppe ist.

Zum Startproblem: der scheint keinen Diesel zu bekommen.

Was sagt den der Fehlerspeicher?

Gruß Peter

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 18:13

Hi, soo im Fehlerspeicher steht:

Kraftstoffpumpenrelais (J17) Unterbrechung sporadisch. Ob er da jetzt wirklich vorher ein defektes Relais diagnostiziert hat oder der Fehler da steht weil ich es gezogen und gebrückt hatte weis ich nicht. Kommt jetzt mit neuem Relais auch nicht mehr wieder rein. Gestern und heute startet er komischerweise einwandfrei. Ich hoffe das bleibt soo... Evtl. war ja noch irgendwo luft im system vorher.

Ansonsten steht/stand kein weiterer Fehler im Speicher

Das problem mit dem Mülm und der Sabberei am AGR besteht allerdings weiterhin.

&V8.in.der.Nacht, deine Frage zieht auf einen undichten AGR Kühler ab? Also vorstellbar wärs. Kühlwasser ist oft alle, suppt aber auch an 2 stellen raus. Besonders neben dem linken Vorderrad steht immer eine Fütze.

Der qualm sieht aber eher blau aus finde ich, hier mal ein Video:

<https://youtube.com/shorts/OURV-EZf5S8?feature=share>

Ok, stinkt wie otze aber könnte auch von wasser verursacht sein oder? Wie kann ich den agr kühler am besten testen?

MFG

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 18:50

Der AGR Kühler sieht an einer Seite Nass aus, an der anderen trocken. Ihn mit Druckluft auf Dichtigkeit zu testen bekomme ich einfach nicht hin. Kann ich einfach die beiden Kühlwasserschläuche vom AGR Kühler abmachen und verbinden, sodass kein Wasser mehr durch den AGR Kühler fließt? Geht da was kaputt wenn ich das kurzzeitig so mache? AGR Kühler hab ich auch ausgekippt. Oder gibts n einfacheren Weg das zu testen?

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 20:10

So, Kühlwasserleitungen am AGR abgemacht und überbrückt, mülmt unverändert weiter...

Ihr merkt glaube ich, ich bin absoluter Laie, ich probiere mich nur an diesem meinem Restebaustellen KFZ und das endgültige Ende noch etwas herauszuzögern.

Was wären die nächsten Ideen? Ich lese im Netz immer nur entweder Zylinderkopfdichtung durch oder Kopf gerissen. Gequalmt hat er schon immer ein ganz bisschen, diese gravierende Menge jetzt kam aber plötzlich. Und das irgendwie zusammen mit den Startproblemen.

Ich fürchte jetzt halt dass er einen Riss hat, das wäre dann das Ende... Oder gibt es noch Hoffnung das es etwas einfacheres ist?

MFG Lars

Beitrag von „Horsti“ vom 5. August 2021 um 21:01

Ferndiagnose ist immer schwierig.....

Wie riecht es denn, wenn Du Deinen Rüssel in die Qualmwolke steckst? Heftig nach Diesel, oder eher süßlich nach Kühlfüssigkeit?

Wenn Du schon den Kühlwasserkreislauf in Verdacht hast, dann drück den doch mal ab. Im kalten und im warmen Zustand. Und dabei auch mal die Zylinder von innen angucken....z.B. mit Endoskop. Vielleicht erkennst Du dort schon eine Tropfsteinhöhle, oder blankgewaschene Laufflächen/Kolben.

Beitrag von „V8.in.der.nacht“ vom 5. August 2021 um 21:21

Ich würde als erstes zum **TESTEN** das AGR stilllegen.

Das ist die einfachste und günstigste Variante das Bauteil auszuschließen.

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 21:24

Ja ich weis das das mit Ferndiagnose immer haarig ist. Die Hoffnung ist das jemand anhaltspunkte hat was bei diesem Motor meist so Sache ist.

Eine Randinfo noch, es ist kein Druck im Motorölkreis also ich kann den Öldeckel auflegen und er bleibt liegen.

Das Motoröl stinkt als wrenns nur noch Diesel wär, das ist schon nach 2tkm so. Die PDEs hab ich mich nicht getraut auszubauen, hatte nur den Deckel ab und nach rissen gesucht. Ist sehr sauber alles, wie gewaschen, kann keine Risse erkennen und hab lange gesucht.

Tja, der Geruch der mülmwolke ist schwierig zu identifizieren. Mein erster gedanke war eher stinkt nach Diesel, nicht süsslich eigentlich. Wills heut abend nicht nochmal testen, die ganze Siedlung stinkt schon. Auf der Druckseite des turbos steht auch öl in den Rohren bis oben zum agr Ventil. Also steht nicht voll aber steht in den Kanten wenn man einen schlauch abmacht. Das war aber schon vor jahren immer so und da hat er nicht so gequalmt.

MFG

Beitrag von „pe7e“ vom 5. August 2021 um 21:24

Hi,

Wenn er Wasser verbraucht, sollte das auch im Behälter zu sehen sein. Gleiches gilt für Öl...

Kannst du da was ablesen?

Gruß Peter

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 21:27

Zu AGR testweise stilllegen fiel mir nix besseres ein als es einmal auszubauen, auszukippen, wieder einzubauen und dann nicht wieder an den Wasserkreislauf anzuschliessen. Hab die beiden Schläuche mit 22er kupferrohr verbunden. Mülmt wie gehabt. Dann dürfte ja darüber kein Wasser eindringen können oder? Ist der AGR Kühler damit schon ausgeschlossen oder kann ich da noch mehr testen? Wie deaktiviere ich das sonst testweise am einfachsten? Unterdruckschluch von der Dose am AGR Ventil abmachen?

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 21:28

Wasser fehlt immer, aber auch aufgrund anderer leckagen. Öl hat er vor 2 jahren noch gefressen, jetzt wirds eher immer mehr, denke durch Dieseleintrag...

Beitrag von „pe7e“ vom 5. August 2021 um 21:36

Hi,

Dann solltest du Stück für Stück die Leckagen beseitigen und schauen wo der Ölverbrauch herkommt. Zusätzlich kannst du noch das Motoröl untersuchen und schauen ob da Diesel drin ist. Für noch klingt das aber wie ein Fass ohne Boden...

Gruß Peter

Beitrag von „larsb“ vom 5. August 2021 um 21:58

Hi,

ja das ist ein Fass ohne Boden, also das Auto... Ich will damit auch nicht zur arbeit fahren, es geht mir eher darum ihn für die 1-2tkm die er Jahr macht für transporte und kleinigkeiten am laufen zu halten...

Jetzt kann ich leider bei dem gequalme auch schlecht anfangen kleinigkeiten vorher aufzuarbeiten.

Schade drum wärs schon, neue Reifen drauf, neues Vorderachsdiff, keinerlei Probleme mit elektrik, tadelloser Innenraum, grosses Navi... Naja, nützt alles nix...

Wenn es wirklich die Zylinderkopfdichtung oder gar ein Riss ist, dann wars das halt. Ich will nur ausschliessen, das es irgendwas blödes kleineres ist...

MFG Lars

Beitrag von „Horsti“ vom 5. August 2021 um 22:48

Dann erstmal die kostengünstigen Prüfmethode n versuchen. Wie schon in den vorigen Beiträgen erwähnt Kühlsystem abdrücken, Kühlwasser auf Öleintrag prüfen, Öl auf Kühlwasser oder Dieseleintrag prüfen, gucken ob die Kühlwasserschläuche evtl. steinhart aufgebläht werden wenn Motor warm, Schlamm am Öldeckel? Ladeluftstrecke abdrücken, gucken ob der Turbolader Öl schmeißt...usw.

Auch die "kleinen" Dinge prüfen...ein wassergetränkter Luftfilter z.B. sorgt für Verbrennungsluftmangel, dann qualmt's.

Kraftstoffüberschuss(oder mitverbranntes Öl)macht auch Nebel. Glühkerzen i.O.?

Förderbeginn i.O.?

Hast ein wenig Arbeit vor Dir.....

Im schlimmsten Fall: ATM aus nem Unfaller o.ä. besorgen.

Beitrag von „Derrick“ vom 8. August 2021 um 09:20

Hallo,

wegen Verdacht auf Kopfdichtung- oder Zylinderkopfschaden würde ich noch prüfen ob Kohlenmonoxid (CO) ins Kühlwasser gedrückt wird.

Indikator-Sets gibt es für ganz kleines Geld bei den üblichen Online-Versandhäusern (Ebay, Amazon, etc.).

Damit lässt sich zumindest ausschließen ob Abgas ins Kühlwasser gelangt.

Wenn Du kein CO im Kühlwasser feststellen kannst, kein Öl im Kühlwasserbehälter schwimmen siehst und auch das Motoröl nicht emulgiert ist, kannst Du die Kopfdichtung, Kopf und Block eigentlich schon ausschließen...

Gruß Stefan

Beitrag von „larsb“ vom 8. August 2021 um 17:12

Hi, co test hab ich mal bestellt, das Kühlwasser sieht 1A sauber aus, am Motoröldeckel ist auch nichts auffälliges dran. Der qualm ist nach bewertung durch diverse Nasen kein Wasser sondern doch Öl/Sprit- Qualm...

Ich habe einige curiositäten vom Vorbesitzer gefunden... Echt erschreckend, da hat z.b. jemand aus 2 falschen Luftfiltern versuch einen zu bauen und da reinzufummeln.

Ich habe auch testweise die agr stillgelegt und auch vom Wasserkreislauf getrennt. Das Startproblem ist so bei jedem 3-4 start präsent, da braucht er dann so 10s. Er mülmt so extrem, das ich definitiv nicht damit fahren kann.

Block und Kopfdichtung ausschliessen wäre schön, mal schau'n was der co test ergibt.

Aber was könnte es noch sein? Wenn ich das Startproblem aussen vor liesse würde ich sagen Turbolader, aber mit dem Startproblem was gleichzeitig auftrat? Doch mal die PDEs ziehen? Können die sowas verursachen? Das dort z.b. Diesel neben der Dichtung her in den Brennraum gedrückt wird?

MFG Lars

Beitrag von „Horsti“ vom 8. August 2021 um 22:27

Wenn ich mir alle Beiträge durchlese und das Video von der Nebelmaschine sehe, stechen mir folgende Sachen ins Auge:

Schlechtes Startverhalten, Ölstand 5mm. zu hoch, qualmt wie ne Dampfklo.

Wenn es meiner wäre, würde ich auf Dieseleintrag ins Motoröl/Verbrennungsraum hin prüfen.

Da sind als erstes die PDE's verdächtig.

Prüfungen zur Ermittlung einer defekten Kopfdichtung können parallel dazu stattfinden, erscheinen mir aber eher zweitrangig.

Wie gesagt: Ferndiagnose. Über's Forum lässt sich nur schwer etwas hören und sehen. Riechen und anfassen sind leider garnicht möglich.

Da Du nach eigener Aussage "Laie" auf dem Gebiet bist, kann ich nur den kostenlosen Download des "SSP *** Edit coala: Aufforderung zu illegalen Downloads entfernt, bitte Forenregeln beachten *** es hilft immer seinen "Feind" zu kennen.

Good Fight. Gruß, Stefan.

Beitrag von „larsb“ vom 9. August 2021 um 08:11

Hi,

SSP sagt mir jetzt nix, finde ich auch nichts zu. Also ich denke schon das ich ein gutes Verständnis von Motoren habe, ich bin aber halt kein Schrauber sondern Informatiker. Alle bisherigen defekte an dem Auto waren eher elektrischer natur, tachobeleuchtung, airbags, licht, uvw. das hab ich alles hinbekommen, aber mechanische dinge schrecken mich ab. War der erste Ventildeckel den ich abgenommen habe.

Ferndiagnose ist ja immer haarig, hab schon extra videos gemacht damits ein bisschen deutlicher wird. Der qualm stinkt übel nach öl/diesel. Ich sag immer wie verbranntes Gummi.

Ich bin gefühlt auch immer bei den PDEs, der Vorbesitzer hat mir versichert das eine PDE Brücke drin ist was leider nicht so ist. Also hat er da ggf. schon dran rumgefummelt. Wenn ich den selbstgebastelten Luftfilter sehe, weis ich über seine bastelqualitäten ja bescheid...

Ich hab Youtube Videos gesehen wo jemand anstatt der Brücke die PDEs mit 2k Kleber einsetzt um Geld zu sparen...

Also als nächstes PDEs ziehen? Gucken wie die und die dichtungen aussehen? Versuchen in die Brennräume zu schauen?

Bin für jede anregung dankbar...

MFG Lars

Beitrag von „coala“ vom 9. August 2021 um 08:21

[Zitat von larsb](#)

Hi,

SSP sagt mir jetzt nix, finde ich auch nichts zu. [...]

Servus Lars,

SSP steht für Selbststudienprogramm. Näheres dazu und auch die Erklärungen zu anderen Kürzeln findest du im [entsprechenden Thema](#) in unseren [FAQ](#).

Da diese Dokumente aber, ebenso wie die Reparaturleitfäden, die du ebenfalls über erWin erhältst, urheberrechtlich geschützt sind, ist sowohl die Verbreitung als auch der Download von "speziellen" Seiten illegal und derlei dürfen wir deshalb auch keine Plattform bieten. Für kleines Geld kannst du mit einer Stunde Zugang bei erWin leicht alle für dein Fahrzeug relevanten Dokumente als PDF legal downloaden und speichern. Das macht durchaus Sinn, wenn man ab und an mal selber an seinem Fahrzeug schraubt.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 9. August 2021 um 08:41

[Zitat von larsb](#)


...

SSP sagt mir jetzt nix, finde ich auch nichts zu. Also ich denke schon das ich ein gutes Verständnis von Motoren habe, ich bin aber halt kein Schrauber sondern Informatiker...

Hi, ein Informatiker der unter SSP 305 nichts findet? 😄

Schau mal bei Larry Page und Sergey Brin auf der Website 👍

BTW: Wenn du denkst dass du ein guter Informatiker bist und dich elektrisch gut auskennst, die Erfindung von Larry Page und Sergey Brin dir aber fremd ist uiiiiuuuuuuuu dann möchte ich nicht darüber philosophieren was du unter "Gutem Verständnis von Motoren" verstehst. 🤔
in Kurz: ich sehe schwarz 😎

Aber ich möchte auch helfen und spendiere den Link zu [erWin Online](#) 

Gruß Peter

Beitrag von „larsb“ vom 12. September 2021 um 19:17

Hi,

nachdem ich aufgrund anderer Dinge den Karren jetzt eine Weile nicht angefasst habe bin ich heute mal wieder dabeigegangen. Ich habe jetzt die PDEs ausgebaut.

Tja, was soll ich sagen, die unterste Rote Dichtung ist zumindest an 2en ziemlich hinüber und bröselig. Das kann ich nicht vom Ausbau gekommen sein da die Brösel sich am PDE hoch abgelagert haben.

Was ich komisch finde, ich habe schon ganz viele Videos auf YT gecheckt, bei mir sind in den Bohrungen für die PDEs anscheinend Stahlhülsen eingesetzt... Ich dachte das wäre nur ein Loch ins Alu gefräst. War da schonmal einer dran?

Beitrag von „Horsti“ vom 12. September 2021 um 21:03

Sieht aus, als hätte schon mal jemand Dichtpaste drangeschmiert.

Beitrag von „larsb“ vom 12. September 2021 um 21:07

Ich habe solche Hülsen als Reparatursatz im netz gefunden. Das sowas verbaut ist ist doch dann erstmal positiv zu sehen oder? Also neue Dichtungen auf die PDEs und alles wieder zusammen oder?

Von Dichtpaste sehe ich jetzt nix, würde die Dichtungen abmachen und die Spitzen mal über nacht ins Ultraschallbad hängen bevor ichs mit dem Bosch Dichtungssatz wieder zusammenbaue. Jemand n Tipp was ich ins Ultraschallbad gebe? Benzin vielleicht?

MFG Lars

Beitrag von „Horsti“ vom 13. September 2021 um 15:56

Alles, aber KEIN BENZIN!

Es gibt spezielle Reinigungszusätze.

Beitrag von „coala“ vom 13. September 2021 um 16:16

Servus,

um den Beitrag von Horsti etwas zu präzisieren: Grundsätzlich haben brennbare Flüssigkeiten eben aufgrund ihrer Entzündlichkeit in einem Ultraschallreinigungsgerät nichts verloren. Die Kombination von Wärmeeintrag (Stichworte Flammpunkt/Zündtemperatur des Mediums) samt Bildung explosionsfähiger Gemische, forciert durch die US-Wirkung, sind eine denkbar ungünstige Konstellation.

Grüße

Robert

Beitrag von „larsb“ vom 13. September 2021 um 21:46

Hi, sry hatts noch garnicht gelesen und vorhin einfach losgelegt. Also nein, ich hab kein Benzin rein getan sondern eine speziellen reiniger, irgendson bio zeug was man angeblich auch im Abfluss entsorgen kann, gut jetzt nachdem die PDEs drin warn nicht mehr...

Egal, schöneres Thema. Der Karren läuft wieder ohne zu qualmen!

Ich habe die PDEs von allen dichtungen befreit und danach an drähten aufgehängt nur mit den Spitzen eine Stunde im Ultraschall gehabt. Die waren danach auch blitzblank.

Nebenbei habe ich mit einer pfeifenbürste einem Pinsel und Bremsenreiniger die Sitze gesäubert. Dabei immer wieder mit Druckluft ausgeblasen bis nur noch Metall glänzte.

Dann die Dichtungen aus dem Bosch Dichtungssatz auf die PDEs. Den kleinen nupsi oben hab ich so gelassen, der sah gut aus und ich hatte Sorge irgendwas zu verschlimmbessern da ich auch nicht den Hub der PDEs neu einstellen wollte.

Ich hab die PDEs dann in der Original Reihenfolge wieder eingesetzt. Mit reindrücken wars nicht möglich, ich musste mit dem Holzhammer leicht nachhelfen.

Dann alles festgeschraubt mit neuen Dehnschrauben und den Deckel wieder drauf.

Dann hab ich das Kraftstoffpumpenrelais überbrückt um bis zur Tandempumpe die Luft erstmal rauszukriegen. Dann gestartet und er kam im ersten Anlasserdurchlauf, auf jeden Fall unter 10s. Im ersten moment kam auch noch eine kleine Wolke, aber nach 2-3msl leicht gas geben war ich mir schon sicher, dass das jetzt anders ist. Dann erstmal wieder ausgemacht weil gerade kaum Kühlwasser drauf ist, aufgeräumt, 2 Bierchen getrunken, und nochmal gestartet. Qualmt nix mehr...

Ich bin erstmal für heute zufrieden, morgen Öl bestellen für einen anständigen Ölwechsel da imo auch viel zu viel drauf ist, Kühlwasser voll machen und dann wird sich zeigen ob ich Erfolgreich war...

MFG Lars

Beitrag von „larsb“ vom 19. September 2021 um 10:42

Vorgestern kam endlich das Motoröl an, eingefüllt und gestartet, sprang 1A an und qualmte nicht. Dann frohen mutes auf zur Probefahrt, nach 500m kam wieder dick weiß qualm. Direkt angehalten und wieder einschleppen lassen. Hab mich geärgert das Problem nicht gelöst zu haben, 2 Tage nix gemacht und heute morgen nochmal gestartet. Kam auch erst wieder kein qualm und sprang auch 1A an. Dann kam der Verdacht auf, das ggf. die Auspuffanlage mit Suppe vollsteht weil es ja bei der ersten Ausfahrt erst anfang als er warm wurde. Bin dann vorhin einmal los, es kam auch nochmal kurz etwas qualm und nach weiteren 500m war alles sauber. Hab jetzt ne längere Tour hinter mir und es sieht alles gut aus.

Der Fehler war also eindeutig die untere Abdichtung der PDEs, sowohl der versottete Kupfering als auch die zerbröselte untere Dichtung. Hauptsächlich auffällig an Zylinder 2 und 4. Mir drängt sich der Verdacht auf, dass man nach der Revisionierung des Kopfes mit den PDE Buchsen die PDEs wieder mit alten dichtungen eingesetzt hat. Die Kopftevision ist nach der VW Reparaturhistorie erst ca. 40tkm her.

Ich hoffe jetzt kann ich ihn noch eine Weile nutzen, mehr wie 1-2tkm im Jahr macht er eh nicht...

Vielen Dank noch an alle die mir mit Tipps zur Seite standen...

MFG