

P0087 Kraftstoff verteilerleiste/Systemdruck zu niedrig Touareg 7P BJ 2012 M-Code CRCA

Beitrag von „AndreBTII“ vom 8. Oktober 2024 um 13:30

Hallo Touareg gemeinde,

erstmal ein paar Daten zu meinem Touareg:

Touareg 7P BJ 2012 3.0L V6 TDI 245PS

Motorcode CRCA

KBA: 0603BEC

KM Stand 155000

Zu meinem Problem:

Erstmalig aufgetreten auf der Autobahn beim Überholvorgang auf ebener Strecke.

Beim überholen fing plötzlich die Vorglühlampe an zu blinken und ich befand mich im Notlauf (max Drehzahl 2000 Umdrehungen).

Nachdem ich auf einer Raststätte den Motor neu angeschmissen hatte, war alles wieder normal und ich konnte weiter fahren. Sobald ich jedoch eine Drehzahl von 25000 Umdrehungen überschritten habe, kam das Problem wieder.

Da der Kraftstoffolter das günstigste Bauteil im System ist, habe ich diesen zuerst erneuert. Dieser wurde zuvor bei km 125000 km gewechselt und sah dementsprechend unauffällig aus.

Vor einer Woche kam dazu, das der Wagen bei einer Drehzahl unter 1000 Umdrehungen (also im Standgas) sehr unrund lief. Sobald ich etwas gasgegeben habe, lief der Motor wieder normal und recht geschmeidig.

Gestern gab es dann noch eine weitere Überraschung. Und zwar sprang der Motor kurz an, lief wie gehabt im Standgas sehr unrund und ging nach kurzem gas geben und ca. 1,5 Meter Strecke aus.

Seitdem habe ich ihn auch nicht mehr anbekommen.

Der Anlasser dreht ganz normal aber der Motor springt nicht an.

Hin und wieder hört es sich an als würde er wollen aber letztendlich bleibt er aus.

Was wurde bisher geprüft?

- Ich hatte den Druck von der Kraftstoffpumpe im Tank vor dem Filter geprüft und hatte einen Druck von 3,5 Bar.
- in einer Fachwerkstatt habe ich den Druck der Hochdruckpumpe auslesen lassen und hierbei wurde ein Abweichung von Soll zu ist Druck von 3,5 - 4 Bar festgestellt (also auch alles i.O)
- Der Fehler Speicher hat keine Auffälligkeiten bezüglich der Injektoren angezeigt.

Mein nächster Schritt wäre jetzt der Tausch des Kraftstoffdruck Sensors. Dieser ist zum Glück noch etwas erschwinglich und kann ja ohne größeren Aufwand getauscht werden.

Sollte es nicht der Sensor sein wäre laut meinem Freundlichen das Kraftstoffdruckventil dran. Dies muss laut ihm aber in einer VW Fachwerkstatt gemacht werden, da dieses Software Technisch angepasst werden müsse.

Da ich relativ ähnliche Probleme hier schon gelesen habe, bin ich etwas ratlos, da mein Fall immer ein wenig von den anderen abweicht.

Vielleicht jemand von euch das gleiche Problem gehabt und kann mir da mit seiner Expertise weiterhelfen.

Gruß André

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2024 um 14:01

[Zitat von AndreBTII](#)

Hallo Touareg gemeinde,

erstmal ein paar Daten zu meinem Touareg:

Touareg 7P BJ 2012 3.0L V6 TDI 245PS [...]

Servus André,

dann bist du hier im Touareg-III-Bereich (Bj. ab 2018) falsch gelandet, daher verschoben.

[Zitat von AndreBTII](#)

[...] Sobald ich jedoch eine Drehzahl von 25000 Umdrehungen überschritten habe, kam das Problem wieder. [...]

Wow! 🤖 Genau das dürfte die Ursache deiner Probleme sein 😊.

Zum Thema eingangs gefragt: Du konzentrierst dich scheinbar ausschließlich auf die Kraftstoffversorgung als Ursache. Gibt es hierzu irgendwelche Einträge im Fehlerspeicher? In der Überschrift ist zwar von einem scheinbar zu niedrigem Raildruck die Rede, weitere Infos hierzu gibt es dann aber nicht mehr im Beitrag.

Grüße

Robert

Beitrag von „AndreBTII“ vom 8. Oktober 2024 um 19:33

Hey Robert,

Ich konzentriere mich auf das Kraftstoffsystem, wegen des Fehlers. Etwas anderes hatte ich jetzt nach Rücksprache mit einigen KFZ'is erstmal nicht in Betracht gezogen.

In welche Richtung könnte ich denn noch gucken, bevor ich zum freundlichen fahre und für viel zu viel Geld das Druckregelventil tauschen lasse?

Im Anhang mein Fehlerspeicher.

Beitrag von „coala“ vom 8. Oktober 2024 um 19:49

Servus André,

das Diagnoseprotokoll von Carly ist halt sehr dürftig, da würde ich jetzt nicht zwingend allzu viel drauf geben. Du schreibst ja immerhin, dass es bei der Prüfung des Drucks der Hochdruckpumpe in einer Fachwerkstatt keine Auffälligkeiten gab. Das passt doch nicht zusammen. Und warum wurde dort kein vollständiges Fehlerprotokoll erstellt? Dann wärest du schon mal einen Schritt weiter. An den Injektoren wird es kaum liegen, da gehen nicht auf einmal gleichzeitig mehrere kaputt und selbst mit einem schlechten Injektor würde der Motor

noch anspringen.

So etwas zur möglichen Ursache zu sagen ist reine Spekulation (meinerseits), aber natürlich könnte für dieses plötzliche Verhalten auch ein mechanisches Problem in Frage kommen. Ventilsteuerzeiten zum Beispiel, bedingt durch übermäßige Kettenlängung oder einen Zahn übersprungen. Kannst du eine Fehlbetankung oder verschmutzten Sprit ausschließen?

Grüße

Robert

Beitrag von „Tom1960“ vom 9. Oktober 2024 um 15:31

Servus,

hört sich an wie bei mir, ohne die Drehzahlbegrenzung.

Bei mir war ein Injektor defekt, ausgelöst durch die Kupferdichtung am Injektor, da dann die Auspuffgase am Injektor vorbei rauschen, überhitzt dieser und geht wohl defekt, meiner war undicht und so gabs kein Kraftstoffdruck,

Gruß Tom

Beitrag von „AndreBTII“ vom 10. Oktober 2024 um 06:53

Hallo Tom,

also hattest du das Problem mit dem Notlauf nicht?

Wie genau hast du die Fehlerursache Injektor festgestellt?

Sind diese nicht Eigendiagnosefähig und man hätte eine Fehlermeldung?

Gruß André

Beitrag von „AndreBTII“ vom 10. Oktober 2024 um 07:43

Zitat von coala

So etwas zur möglichen Ursache zu sagen ist reine Spekulation (meinerseits), aber natürlich könnte für dieses plötzliche Verhalten auch ein mechanisches Problem in Frage kommen. Ventilsteuerzeiten zum Beispiel, bedingt durch übermäßige Kettenlängung oder einen Zahn übergesprungen. Kannst du eine Fehlbetankung oder verschmutzten Sprit ausschließen?

Hey Robert,

Eine Fehlbetankung kann ich definitiv ausschließen. Verdreckter Sprit ist auch eher unwahrscheinlich, da ich übermäßige Verschmutzung ja auch am Filter gesehen hätte (korrigiere mich bitte wenn ich da falsch liege).

Sollte die Kette einen Zahn übergesprungen sein, hätte ich doch auch einen unrunder Motorlauf bei "normalen" Drehzahlen (1000 - 2000 Umdrehungen) oder nicht?

Was die Diagnose in der Werkstatt angeht: Sie wurde durchgeführt vom Werkstattmeister. Allerdings unter der Hand. Wir haben aber keine weiteren Fehler feststellen können, als die die Carly angezeigt hat. Darauf hin hatten wir die Drücke live auslesen lassen und diese passen ja wie oben angegeben.

Das einzige was wir nicht auslesen konnten, da die Software das nicht hergegeben hat, sind die live Daten der Injektoren...

Was ich dazu sagen muss, ich bin ein absoluter Laie/Hobbyschrauber. Ich versuche viel durch Erfahrungen anderer / Austausch mit anderen zu lernen und durch logisches (oft auch unlogisches) denken irgendwie klar zu kommen. Deswegen bin ich auch wirklich für jeden Rat in diesem Forum dankbar 😊

Gruß André