262 PS 3.0 TDI alle Injektoren defekt?

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 23. Dezember 2024 um 17:32

Hallo ihr Lieben,

ich bin seit knapp 4 Wochen mit einem T2 EZ 10/2017 unterwegs mit dem 262 PS 3.0 TDI.

Echte 118 tkm (1 Hand und Scheckheft komplett bei VW)

Nachdem ich eingangs vom Verbrauch gegenüber dem alten 10 Zylinder ein wenig enttäuscht war (eigentlich nie unter 10l) , gipfelte das Ganze gestern Abend in einer Fahrt von Soest nach Dortmund mit einem Verbrauch nach Anzeige von über 15l/100km.

Ja ich bin ca 20km schnell gefahren (180-190), die restlichen 35km aber mit 120-140 kmh mitgeschwommen und am Ende 5km Stadtverkehr.

Bei Tempomat 140 liegt der Momentanverbrauch um die 11 l/100km, das kann doch nicht richtig sein?

Außerdem musste ich feststellen, dass die VMAX nicht erreicht wird, bei 210kmh nach GPS ist Schluss.

Und er startet manchmal etwas schwer, so als wäre die Batterie leer (könnte dank start stop natürlich ein Anlasser Problem sein, könnten aber auch nachtropfende Injektoren sein)

Die üblichen Verdächtigen mit VCDS: AGR -> Arbeitet sauber

DPF: Letzte Regeneration vor 405km, 16 hpa im Stand und 350 hPA unter Last. Sieht für mich gut aus.

Injektoren:

Kalibrierpunkt 1

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Kalibrierpunkt 2

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Kalibrierpunkt 3:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Im Druckpunkt 1 sieht Zylinder 6 grenzwertig aus, bei 2 sind alle OK, aber bei Druckpunkt 3?

Meines Wissens dürfen die überhaupt nicht ins Minus laufen, sind hier alle 6 Injektoren hin?

Der Motorlauf ist übrigens absolut ruhig und rund, aber das würde man bei dem hohen Druckpunkt ja auch nicht unbedingt merken?

Das wäre natürlich ein schönes 2500 Euro "Weihnachtsgeschenk"

Ich bedanke mich vorab für eure Hilfe

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 28. Dezember 2024 um 18:51

So mittlerweile bin ich ein Stück weiter.

Auf der Diagnosefahrt fiel mir auf, dass die LMM Werte nicht wirklich Sinn ergaben.

Neuen von Hitachi besorgt, vorhin getauscht, mit teilweise 170 kmh von Dortmund nach Recklinghausen gefahren plus 12 km Stadtverkehr.

Am Ende 8.9l/100km

Momentanverbrauch bei 140kmh liegt jetzt bei 9.5 l/100km

Das ist Welten davon entfernt, wie es vorher war.

Trotzdem fehlt immer noch Spitzengeschwindigkeit, nach wie vor ist bei ca 210 kmh Ende.

Ich baue morgen nochmal Drossel- und Drallklappen aus und mache Alles sauber, nach dem Softwareupdate ist da ja vlt was zu finden.

Vielleicht kann mir nochmal jemand was zu den Injektorwerten sagen.

Beitrag von „pe7e“ vom 28. Dezember 2024 um 20:12

Hi,

wie sieht denn der LuFi und der Kraftstoffilter aus? Ewig alt oder regelmäßig getauscht?

Gruß Peter

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 28. Dezember 2024 um 22:26

Der Wagen hat regelmäßig alle Services bei VW bekommen.

Ob und wie die dabei gewechselt werden weiß ich nicht.

Kraftstofffilter ist bestellt, Luftfilter gucke ich mir erstmal an.

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 16. Januar 2025 um 16:33

So ich denke ich habe den Fehler, siehe Bilder.

Ich bin fassungslos, was VW uns da mit dem Softwareupdate verkauft hat.

Die Ablagerungen sind nicht fest, sondern wie ein schweres Öl.

Alleine aus der Luftregulierklappe und dem vordersten Teil der Ansaugbrücke habe ich 175g Material entnommen. Und das bei nicht mal 120 tkm.

Das ölige Material kommt auch definitiv nicht aus dem Turbo o.ä., die Problematik beginnt genau da, wo die Abgase ins Saugrohr eingeleitet werden.

Im Endeffekt gibt es bedauerliche Weise nur eine dauerhafte Lösung für das Problem, aber bevor mir der Motor deshalb verreckt.

Kein Wunder, dass die Injektoren in Volllast zumachen, wenn keine Luft nachkommt.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.
Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.
Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „HolgiD“ vom 17. Januar 2025 um 15:23

Grundsätzlich ist das auch ohne Update ein Problem. Wird aber wohl dadurch noch beschleunigt.

Bei meinem CRCA (ohne Updates) sah es ähnlich aus nach ca. 120T km. Ich hatte sporadisch unruhigen Leerlauf bei kaltem Motor. Nach der Reinigung ist das Problem bislang nicht wieder aufgetreten (hat jetzt 135T km auf der Uhr).

Beitrag von „haimik“ vom 16. Februar 2025 um 09:09

> Zitat von tr4c3rt
>
> So ich denke ich habe den Fehler, siehe Bilder.

Kannst du weiterberichten? Sind die Probleme gelöst?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. Februar 2025 um 09:49

So sieht ein Ansaugkrümmer aus, der sehr viel Kurzstreckenbetrieb sieht, das ist auch bei Modellen ohne dem Softwareupdate so. Es muss halt mal gesagt werden, dass ein moderner Diesel für den Kurzstreckenbetrieb der falsche Motor ist!

Ich habe vor kurzem bei meinem CVVA auch beim letzten Ölwechsel mal in den Ansaugtrakt reingesehen, der sieht trotz höherer km-Leistung noch einigermaßen gut aus!

MfG

Hannes

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 16. Februar 2025 um 17:30

Laut Aussage des Vorbesitzers wurde der Wagen nicht viel Kurzstrecke gefahren (was angesichts des Fuhrparks daneben auch glaubhaft ist)

Die Reinigung hat leider nicht viel gebracht.

Allerdings vermute ich, dass mittlerweile durch den ganzen Schmock der DPF in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Das Ölaschevolumen liegt bei 0.2l (ist ja nur aus Verbrauch berechnet?).

Im Anfangszustand (letzte Regeneration vor 750km) hatte ich bei Volllast einen Differenzdruck von 680 mbar.

Nach einer Zwangsregeneration sind es jetzt noch 480 mbar.

Ich hab für die Generation keine Referenzwerte, ein Abgasgegendruck von 0.5 bar frisch nach der Regeneration sollte aber vermutlich eher nicht sein.

Ich baue den die Tage aus und lasse ihn reinigen.

Beitrag von „haimik“ vom 18. Februar 2025 um 06:55

Bitte lesen, sehr interessant.

Drallklappen / Saugrohrklappen und die falsche Fehlerdiangnose (reinigung-dieselpartikelfilter.de)

Beitrag von „haimik“ vom 18. Februar 2025 um 07:03

Drallklappen & DPF Problem gelöst (3.0 TDI) : Audi A6 4F (motor-talk.de)

Beitrag von „Brauni1995“ vom 18. Februar 2025 um 15:56

Wie sind denn die Grenzwerte für Injektoren? Hab vor kurzem einen gewechselt auf Zylinder 4, heute ging wieder die MKL an...jetzt sind die restlichen halt eben auch noch dran

---

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 07:29

Brauni1995,

hast du die Beiträge zu denen ich oben verlinkt habe (aufmerksam) gelesen?

Ist eine Bedi-Reinigung bei dir durchgeführt worden? Bei über 200T km soll diese Reinigung zuerst gemacht und danach (teure) Teile ausgetauscht werden.

Ich fange bei mir heute damit an (bei 113T km). Werde es nicht sehr schnell am Stück schaffen, habe aber vor danach zu berichten. Probleme habe ich keine aber eine kurze Endoskop-Reise ins Innere hat alles bestätigt was hier schon berichtet und gezeigt wurde. Ich will es nicht drauf ankommen lassen.

Wenn ich Zeit habe werde ich die Abweichung der Injektoren aufzeichnen aber wenn die Einlasskanäle zugesetzt sind hilft dir eine Reinigung (inkl. AGR-Strang) weiter, zumindest um verschiedene Ursachen auszuschließen.

VG

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 18:49

Wie geschrieben, habe heute mit der Bedi angefangen. Alles ist nach 113Tkm zugesetzt aber noch ohne Meldungen oder Leistungseinbußen. Viel Arbeit! Lange 27er Nuss ist ein muss für den Rail-Druckgeber der im Weg ist. Ich habe Bilder und ein Video vom Endoskop aber es ist nichts neues, alles schon hier gesehen. Mal sehen wo ich die Ansaugbrücke reinigen lassen kann weil mein US Gerät zu klein ist.

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 19:03

Hier sind die Injektorenabweichungen vor der Reinigung bei kaltem Motor:

Address 01: Engine (7P1 907 401 E)

09:25:12
IDE00365 Injection quantity deviation cylinder 1 0.26 mg/stroke
IDE00366 Injection quantity deviation cylinder 2 0.73 mg/stroke
IDE00367 Injection quantity deviation cylinder 3 0.01 mg/stroke
IDE00368 Injection quantity deviation cylinder 4 -0.37 mg/stroke
IDE00369 Injection quantity deviation cylinder 5 -0.37 mg/stroke
IDE00370 Injection quantity deviation cylinder 6 -0.25 mg/stroke

---

Beitrag von „Irenida“ vom 20. Februar 2025 um 21:01

Injektorenwerte sehen nicht optimal aus, aber bevor du sie alle tauschst, sollte erstmal eine gründliche Reinigung gemacht werden. Verkokungen in der Ansaugbrücke, AGR-Strang und Drallklappen können die Verbrennung negativ beeinflussen und falsche Werte verursachen.

Beitrag von „haimik“ vom 20. Februar 2025 um 22:13

Meinst du mich? Ich habe nicht vor die Injektoren auszutauschen, denke und erwarte aber dass die Reinigung bessere Werte bringt obwohl sie jetzt noch nicht schlecht sind. Sollte das nicht der Fall sein ist das OK solange die Fahrleistung, die Abgase stimmen und keine Fehler gemeldet werden.

Beitrag von „tr4c3rt“ vom 21. Februar 2025 um 14:25

> Zitat von haimik
>
> Bitte lesen, sehr interessant.
>
> Drallklappen / Saugrohrklappen und die falsche Fehlerdiangnose (reinigung-dieselpartikelfilter.de)

Danke für den Hinweis, die Drallklappe hatte ich aber bei der Saugrohrreinigung mal angesteuert. Die arbeitet einwandfrei und ist auch nicht ausgeschlagen, o.ä.

Beitrag von „haimik“ vom 22. Februar 2025 um 21:01

Ich habe jetzt die Reinigung der Komponenten hinter mir und bin jetzt auf dem Rückweg: alles wieder zusammen- und einbauen. Übrigens habe ich vergessen zu erwähnen dass das Spezialwerkzeug zum Weiterdrehen der Kurbelwelle auch ein Muss ist.

Wie alle geposteten Bilder zeigen ist/war der Einlassstrang mit einer teerartigen Masse bis hin zu den Ventilen ziemlich übel zugerichtet. So auch bei mir. Ich habe zusätzlich auch den AGR Strang gesäubert. Der ist zwar verrußt aber gar nicht ölig, die Rußschicht ist dünn und trocken. Die Luftkanäle vom Turbolader sind relativ sauber, ganz leicht ölig. Da stellt sich die Frage: wie und wo genau entsteht die teerige Masse? Öl aus den Turbolader?

Schönen Sonntag und LG

Beitrag von „coala“ vom 22. Februar 2025 um 21:20

> Zitat von haimik
>
> [...] Wie alle geposteten Bilder zeigen ist/war der Einlassstrang mit einer teerartigen Masse bis hin zu den Ventilen ziemlich übel zugerichtet. So auch bei mir. Ich habe zusätzlich auch den AGR Strang gesäubert. Der ist zwar verrußt aber gar nicht ölig, die Rußschicht ist dünn und trocken. Die Luftkanäle vom Turbolader sind relativ sauber, ganz leicht ölig. Da stellt sich die Frage: wie und wo genau entsteht die teerige Masse? Öl aus den Turbolader? [...]

Servus,

die klebrige Masse entsteht durch die Verbindung Öl + Ruß und Kondenswasser + Ruß. Nicht umsonst hat man für die Störkomponente Wasserkondensat das sogenannte Thermofenster als Motorschutz genutzt bzw. auch mal überbordend/ultimativ ausgereizt. Die Betonung liegt auf *hat*, denn neuere Motoren mit SCR und vor allem den neueren SCR-Speicherkatalysatoren können die Stickoxidemissionen auf anderem Weg besser begrenzen.

Dass die Betroffenen unter diesen technischen und wirtschaftlich bedingten Unzulänglichkeiten leiden, ist die Folge sehr ambitionierter Vorgaben unserer lieben EU-Kommission bezüglich der Schadstoffnormen, kontra herstellerseitig bezahlbarer Technik.

Grüße

Robert

Beitrag von „haimik“ vom 24. Februar 2025 um 18:56

Mit einer kleinen Pause aufgrund einer undichten Stelle im Kühlsystem (Dichtung unter dem AGR-Kühler, gut dass ich früh genug auf Dichtigkeit geprüft habe) bin ich heute fertig geworden. Läuft prima, subjektiv beschleunigt er besser. Alles in allem war die Aktion aber eine Riesensauerei. Ich habe das Geld für ein neues Saugrohr gespart (ab 260€) und keine Möglichkeit gefunden es mit US reinigen zu lassen, mein Gerät ist zu klein. Also Hausmittel wie im Netz gezeigt (Rohrreiniger und Waschmittel) benutzt und in einer Art Waschmaschine fast 24 Stunden gespült und Wasser drei mal gewechselt. Das Ergebnis ist gut aber ich würde es nicht nochmal machen. Das Zeug klebt, macht Flecken und ist überall. Entweder neu oder US von Profis (aber wo?).

Beitrag von „haimik“ vom 28. März 2025 um 07:21

Mein CVVA überrascht mich mit einem feststellbar geringerem Verbrauch seit der Ansaugtrakt- und AGR-Reinigung. So hat der Wagen 8 l/100 km von Südtirol über den Fernpass nach Hessen (fast 800 km) verbraucht. Tempomat auf 130 km/h, kein Stau, normaler Verkehr. Gibt es vergleichbare Erfahrungen?