

D Jetronic Sporadisches Ruckeln

Post by "StefanR" of Sep 5th 2023, 9:43 pm

Hallo Ihr Fachleute! Mein W108 4,5 ist am Sonntag Morgen prima etwa 100 Km ohne jegliches Problem geschnurrt wie in Kätzchen. Am Nachmittag, nach einem kurzen Rückstau an einer lahmen Ampel aber auf der Autobahn arg ins Ruckeln gekommen. Erst dachte ich auch an den Drosselklappensensor, aber der würde etwas "zuverlässiger" für Ruckeln sorgen, so zumindest meine Erinnerungen als die Dinger noch Aktuell waren.

Ein Kollege aus dem Porsche und Audilager hat mir aber berichtet, dass die Fünfzylinder und auch gelegentlich GTI Gölfe mit D und KE Jetronic an Dampfblasenbildung litten. Bei Audi (kann ich mich sogar noch daran erinnern) gabs sogar sowas Ähnliches wie Staubsaugerschläuche zum Nachrüsten,, um Kühlluft an die Kraftstoffleitungen zu bringen.

Mein Benz hat nun ein neues Kühlnetz, das offensichtlich so gut funktioniert, dass der Motorraum doch sehr warm wird. Hat so ein Problem schon mal jemand gehabt und wenn ja, wie in den Griff bekommen? Es kann ja z.B. durch Alterung die Benzinpumpe zu wenig Druck bringen, was Blasenbildung fördern würde. Oder soll ich lieber gleich Richtung Steuergerät gehen. Ein neuer Drosselklappensensor ist auf dem Weg zu mir, sicher ist sicher, aber ich glaube im Moment auch nicht so recht an einen Schaden an Diesem.

Allerdings - ein 51 Jahre alter Kabelbaum im Motorbereich, gut sieht definitiv anders aus. Viele Kabel haben Alterungsrisse in der Isolierung und wie das im eingepackten Strang aussieht, weiß ich nicht mal. 😞

Ach ja, meist fahre ich maximal 100 Km im Umkreis. Das Ruckeln hatte er schon mal vor zwei Jahren, auch auf der Autobahn. Aber wie gestern ebenfalls bei moderaten 120 Km/h. Auf der Landstraße mit wechselnden Geschwindigkeiten ist das Rucken plötzlich weg. Fragen über Fragen ??? 😎

Post by "Hirschi 250 CE" of Sep 6th 2023, 10:45 am

Hallo Stefan,

überprüfe die Funktion der Tankentlüftung - die ist gerne mal ohne Funktion und im Tank ergibt sich ein Vakuum, dagegen muss die Kraftstoffpumpe ankämpfen und wir mit der Zeit dann schwächer und die Förderleistung sinkt...

Das hatte ich exakt auch - Ich habe mir eine neue Kraftstoffpumpe, einen neuen Hauptfilter und eine neue Tankentlüftung bei Niemöller bestellt - die Teile sind im Zulauf .

Grüße

aus Westberlin

vom

Hirschi

Post by “jokecool” of Sep 6th 2023, 11:25 am

Hi Stefan,

falls Du die Benzinzufuhr im Verdacht hast, kannst Du ein Druckmanometer anstatt des Kaltstartventiles anschließen und den Benzindruck während der Fahrt anzeigen lassen.

Ich hatte seinerzeit das Manometer mit Panzertape an der Windschutzscheibe befestigt 😊 .

Der Druck sollte konstant bei 2,0 bar liegen.

Es könnte allerdings auch in Richtung Zündung (Zündspule, Verteilerkappe, - läufer gehen.

Gruß Joe

Post by “Volker450SL” of Sep 6th 2023, 4:40 pm

Hallo Stefan,

es gab keine Audi und Gölfe mit D-Jetronic. Die Autos aus dem Hause VW waren der Typ 3, 411, 412 und Porsche 914.

Dampfblasen entstehen normalerweise nach Abstellen des heißen Motors. Während des Laufs des Motors werden diese rausgespült. Deshalb passt das nicht.

Es wäre also gut möglich, dass der Benzindruck zusammen bricht oder die Zündung durch den Stau überhitzte. Du solltest den Benzindruck im Fehlerfall und den Zündfunken prüfen. Dein Motorsteuergerät sitzt rechts hinter der Lampe und ist nicht für thermische Effekte bekannt. Das Zündsteuergerät, Zündspule und Vorwiderstände eher.

Einen Drosselklappensensor gibt es nicht. nur einen Drosselklappenschalter. Die gibt es neu auch nicht mehr. Man kann den Einfluss eines defekten DKS einfach durch Abziehen dessen Stecker prüfen.

Post by “StefanR” of Sep 6th 2023, 8:55 pm

Phänomen Tankentlüftung eher nicht, weil das Problem ja auch im wechselndem Lastzustand konstant sein müsste. Im Stand und bei normaler Fahrt über Land tritt der Fehler ja gar nicht auf. Bisher nur zweimal und jedes mal an warmen Tagen auf der Autobahn bei konstant 120 Km/ etwa. Gibt man Gas, ruckt es noch einmal und dann zieht er völlig normal und ohne Kraftverlust. Geht man aber vom Gas und gibt wieder nur soviel, um die Geschwindigkeit zu halten, ruckt er wieder, der Saubub! 😡

Letztes Jahr wollte ich es mal wissen und hab 60 Liter Benzin auf 270 Km platt gemacht, die Sau fliegen lassen, bei 160 bis 180 von Friedberg nach Eltville und zurück auch. Da war gar nix, weder geruckt noch sonst irgendwie, nur gesoffen hat er.

Benzindruck vielleicht, könnte sein, Zündung?

Könnte es vielleicht der Kraftstoffdruckregler sein, um bei korrekten Bezeichnungen zu bleiben (Sorry für den Sensor, ein Schalter ist es technisch ja auch nicht, ein Poti trifftts vielleicht). Der Tipp mit dem Manometer wird nächstens umgesetzt. Zündung? Kann da wirklich ein Teil nur bei einer ganz bestimmten Betriebsituation sporadisch ausfallen?

Die Verteilerkappe ist von Bosch und hat höchstens 3000 Km drauf, der Finger natürlich auch.

Die Audis hab ich noch gut in Erinnerung, die technischen Schalter und Sensoren waren ja oft noch baugleich mit den ersten Teilen, der DKS war auch in vielen anderen Einspritzanlagen verbaut. Die Audis haben halt auch immer geruckelt und sind danach nicht angesprungen, erst nach einer halben Stunde wieder. Mein Benz springt halt auch gleich wieder an, was gegen Dampfblasen sprechen würde. Kopfkraatz.....

Post by “Olof K” of Sep 6th 2023, 11:44 pm

Moin,

das Gebiss im Verteiler kann doch auch ähnliche Defekte vergleichbar Zündaussetzer hervorrufen, oder?

Gruss Olof

Post by “Volker450SL” of Sep 7th 2023, 1:50 am

[Quote from StefanR](#)

(Sorry für den Sensor, ein Schalter ist es technisch ja auch nicht, ein Poti trifft vielleicht).

Doch, das ist ein Drosselklappenschalter und weder ein Sensor noch ein Poti. Deshalb sprach ich ja davon, dass Du den testweise abziehen kannst.

Post by “kama92” of Sep 7th 2023, 10:38 am

Ich gebe dem Volker fast uneingeschränkt Recht, bis auf das Motorsteuergerät, denn meines hatte sich vor über 10 Jahren letztlich ebenfalls als Wurzel allen Übels herausgestellt.

Mein Auto hatte damals bei zunehmender Betriebstemperatur Probleme mit dem Standgas, Wärme und elektronische Bauteile in Kombination ergeben oftmals die seltsamsten Symptome.

Trotzdem sind die Steuergeräte nur sehr selten das Problem, so unzerstörbar wie oft behauptet sind die Teile allerdings nicht.

In Deinem Fall tendiere ich eher zur Zündung, trotzdem würde ich zuerst den Benzindruck messen, denn bei der D- Jet ist dieser das „A“ und „O“. Das beschriebene Problem wäre wieder so ein typischer Fall für eine Lamdamessung während der Fahrt, damit wäre schnell auszumachen, was im Moment der Symptomatik gerade passiert und man könnte daraus schlussfolgern, in welcher Richtung zu suchen ist.

Dampfblasen glaube ich auch nicht, die Benzinpumpe fördert weit mehr als benötigt wird, der Rest geht zurück in den Tank, Dampfblasen können so im Betrieb erst gar nicht entstehen. Zumal Vollgas im Anschluss ja wohl kein Problem ist, das wäre bei unzureichender Benzinzufuhr aber der Fall.

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by “Volker450SL” of Sep 7th 2023, 11:02 am

Hallo Maik.

natürlich kann auch mal ein Steuergerät das Problem werden. Die sind aber extrem selten. Und wenn fallen die Halbleiter darin meist ganz aus. Leider haben wir und damals noch nicht so gekannt, dass ich mir Dein Steuergerät angesehen hätte.

Es spricht in diesem Fall aber dagegen, dass das Auto nach dem Fehler wieder mit Gasgeben normal funktioniert. Der Kabelbaum wäre da eher in meinem Verdacht. Denn durchs Gasgeben bewegt sich der Motor und damit auch der Kabelbaum. Wenn da drin die Isolierung schon bröckelt, dann kann das gemeine Effekte haben.

Ein Freund hatte neulich einen neuen Motor in seinen 450 SL verbauen lassen. Der Motor zog nicht und verschluckte sich. Am Schluss stellte die sehr erfahrene Werkstatt nach langem Suchen mit meinem Hinweis den Fehler fest: Es war ein angebrochenes Kabel vom Pluspol zum Hauptrelais Einspritzung. Das hat die Spannung am Motorsteuergerät auf unter 12V fallen lassen und die Fehler verursacht. Ein anderer Freund hatte einen Ausfall seines Wagens immer wieder mitten auf der Autobahn. Die Werkstatt identifizierte den Saugrohrdruckfühler. Ich habe den geprüft, der war top. Und am Ende war es genau das, was ich vermutete: Der Kabelbaum hatte einige Flachsteckhülsen 2,8x0,8mm statt 2,8x0,5mm verbaut. Die geben keinen zuverlässigen Kontakt.

Im Prinzip kommt man solchen Fehlern nur mit einer Messung während des Auftretens bei. Nichts ist gemeiner als Fehler, die man in der Werkstatt nicht reproduzieren kann.

Post by “kama92” of Sep 7th 2023, 11:50 am

Lieber Volker,

dass ich Dich damals noch nicht kannte war sicherlich einer schnellen Problemlösung im Wege, hatte allerdings den positiven Effekt, das ich gezwungen war, mich intensiv mit der Materie zu beschäftigen und diese Erfahrungen kann mir keiner mehr nehmen.

Denn sämtliche damals verfügbaren Auskenner befanden sich auf dem Holzweg und hätte ich stur auf diese Leute gehört, würde der Benz wahrscheinlich heute noch nicht laufen.

Obwohl, in der Zwischenzeit hab ich ja den Volker kennen gelernt 😎

Viele Grüße,

Maik.