

# V6 TDI springt warm nicht an

Beitrag von „Tim88“ vom 25. April 2016 um 09:43

Hallo Leute,

kurze Vorstellung meinerseits. Tim , 27 Jahre alt, seit Anfang des Jahres Besitzer eines V6 TDI (CASA) Automatik Bj. 08 R-Line. 195000km. Schickes Ding.

Mein Problem ist ja im Thementitel schon beschrieben, ich würde dennoch einmal die ganze Geschichte seit Januar erzählen.

Als erstes hatte ich den Zuheizer aufgerüstet zur Standheizung, funktionierte auch ganz gut. (Bitte wie habt ihr das Kabel in den Innenraum bekommen?).

Allerdings brauchte er ein paar Umdrehungen mehr, wenn ich morgens die Standheizung hatte laufen lassen. Gut, dann war das halt so.

Nächste Amtshandlung war eine neue Batterie. Grund: Ich hatte den Toaureg offen stehen und hatte Musik laufen. Bis alles aus ging, die Alarmanlage losbrüllte und

er sich nicht mehr starten lassen wollte. Nichts ging mehr. Neue Batterie rein, alles schick! Bis hier hin war ja alles okay. Aber jetzt geht's los.

Eines Abends auf der Umgehungsstraße mit flotten Gasfuß schreite er mich an "Motorstörung Werkstatt" \*piep\* \*piep\* und zack Motor aus.

Abschleppen lassen. Abends um 10. Diagnose gegen Mitternacht "Späne im Diesel". Klasse Sache. Also alles ausgebaut. Alles penibel gespült, gute gebrauchte Pumpe rein (Spezialwerkzeug

für Zahnriemen von Nöten, gabs bei VW), neuer Dieselfilter. 🤖 Lief erstmal wieder. Also Probefahrt...Problem, wenn ich untertourig gas gegeben habe, also unter Last, kam Motorstörung

(irgendwas mit Kraftstoffdruck zu gering).

Daraufhin den guten zu VW gebracht. Die haben eine Rücklaufmengenmessung gemacht und festgestellt das bei Zyl. 4 und 6 starke Abweichungen sind (Wahrscheinlich restliche Späne im

Injektor) . Also 2 gebrauchte Düsen rein und siehe da, der Wagen rollt. Na schön. Nun ging´s nach Italien, mit Autotrailer, Jaguar gucken/kaufen. Jaguar war Müll, also wieder zurück nach

Deutschland. 2500km mit Anhänger ohne Probleme absolviert. Tag drauf ging es dann mit Anhänger nach Rotterdam, dort haben wir einen vernünftigen Jaguar gekauft und Huckepack

mit nach

Hause (Leipzig) genommen. Alles ohne Probleme. Der Dicke lief wie ein Uhrwerk. Jetzt zum eigentlichen momentanen Problem. Starte ich ihn morgens wenn er kalt ist springt er 1a an, wie ein

Bienchen. Fahre ich ne längere Strecke mit ihm (ab 70Grad Kühlmitteltemp.) stelle ihn ab lässt er sich direkt darauf auch wieder starten. Aber warte ich eine Zigarettenlänge und versuche ihn wieder zu starten --> Null Chance. Wenn ich Glück habe springt er nach dem fünften mal an, nachdem ich ihn jeweils hab 10sekunden drehen lassen, und dann läuft er auch erstmal wie ein Sack

Nüsse bis er sich fängt und normal läuft. Wenn er einmal läuft kann ich mit ihm auch fahren, ohne Probleme, volle Leistung. Ich dachte erst Kraftstoff läuft zurück (aber warum springt er dann

nach 12 Stunden Stillstand an? also auch Quatsch). Dann die Vermutung tropfender Injektor. Also bei e\*ay 6 Düsen bestellt, die neueren, guten, mit der Endung BE. Gerade mal 20000km

gelaufen aus einem 8k A4 Baujahr 2011. Freitag bestellt, Samstag da, sofort eingebaut, keine Besserung...sinnlos.. Naja, nach dem Einbau Probefahrt gemacht. Während einer Beschleunigung

kurzes Rasseln...Leerlauf...keine Gasannahme mehr, bum , aus. Kein Neustart möglich. Keine Fehler im Fehlerspeicher (außer Saugrohrklappen, die mach ich aber erst wenn der Rest geht).

Hochdruckpumpe macht beim Starten über 300 bar Druck, sprang trotzdem nicht an. Habe mich daraufhin vom Kumpel abschleppen lassen, circa 5km. Am Ziel angekommen ist er wieder einwandfrei angehuppelt 😊. Nachdem ich hier im Forum ja schon einiges gelesen habe bin ich nun aufm Weg den Anlasser zu tauschen. Gestern mal in der Elsa geschaut, die schreiben was von

Lichtmaschine (wassergekühlt) ausbauen... na klasse... vielleicht auch ne Masseverbindung? ich dachte ich frag hier vorher mal in die Runde ob jemand noch eine Idee hat bevor ich jetzt den

Anlasser tausche und es doch nicht geht. Habe schon an Temp.sensor gedacht. Aber nach meinen Recherchen hat er nur einen und der zeigt plausible Werte.

Mal noch nebenbei. Die ersten 2 Düsen die ich eingebaut habe waren wohl für 1600bar ausgelegt. Mein 240PS Motor brauch aber wohl welche mit 1800 bar. Nach Recherchen im Internet.

Trotzdem lief er die Touren nach Italien/Niederlande ohne Probleme. Also wenn jetzt irgendjemand eine Idee hat wäre ich dankbar. Über jeden Denkanstoß freue ich mich. Ich hoffe ich habe nichts

vergessen an wichtigen Infos. Na dann, schönen Start in die Woche. Grüße, Tim.