

# V8 AXQ - mehrere sporadische Fehler, immer mal wieder, dann wieder lange nichts-

**Beitrag von „Snowman24“ vom 18. Juli 2019 um 21:12**

Guten Abend liebe Forumsgemeinde,

nun endlich kann ich Erfolg vermelden, die Fehler am Motor sind beseitigt und er läuft wieder "fast" wie neu.

Ich möchte Euch das schildern, was ich mit meinem T. in den letzten 10 Monaten alles erlebt habe, vielleicht hat ja jemand ähnliche Probleme und ist auch nur am suchen...

Grundsätzlich waren es mehrere Fehler zugleich und einen sogar selbst noch dazu eingebauten Fehler, welchen ich erst heute entdeckt habe.

Wie bereits geschildert, hatte ich immer wieder verschiedene Fehlermeldungen im MSG, worauf dann meist auch die MKL anging.

Letztendlich war es dann so, als wir vor 3 Wochen in den Urlaub nach Rügen gefahren sind (850km von uns aus, mit den Fahrrädern hinten dran),

dass nach jedem Tanken (LPG), kurz darauf die MKL wieder an war.

Auch hat man an den Verbrauchswerten sofort gemerkt, dass jetzt wieder etwas "spinnt".

Der Verbrauch lag normalerweise mit GAS bei etwa 13,5l/100km - wenn die Fehler wieder drin waren, ging der Durchschnittsverbrauch rauf auf 16-17l/100km,

trotz gleicher Fahrweise - Tempomat mit 140km/h -.

Ich habe aus beruflichen Gründen den Laptop immer im Urlaub mit dabei und darauf läuft auch das VCDS.

Meine Freundin hatte dann immer die Aufgabe, wenn die MKL anging, dass sie den Laptop startete und dann im MSG den Fehlerspeicher löschen sollte,

Hat hervorragend geklappt. 😊

Also ich fange mal an:

Im Frühjahr haben wir (ich spreche hier immer von meiner Werkstatt und mir) mit dem Boschtester bemerkt, dass seltsamerweise die beiden Vor-KAT-Lambdasonden nicht regeln bzw. nur komisch hin- und herspringen mit den Werten,

dafür haben aber beide Nach-KAT-Lambdasonden geregelt, was ja eigentlich nur auf defekte Katalysatoren hinweisen kann.

Da die Vor-KATs bei VW erstens nicht lieferbar waren und zweitens 1600,- EUR je Stück kosten - im Austausch!!! - habe ich mir Nachbau-KATs mit Flexrohr und Flansche gekauft.

Auch hier war das Glück wieder nicht bei mir - bei einem KAT war der Flansch um 90° verdreht aufgeschweißt. 🤦

Gut, den KAT ausgetauscht und eingebaut, dazu noch zwei neue Nach-KAT-Lambdasonden.  
Die Werte wurden nicht recht viel besser und das MSG spuckte wieder fröhlich Fehlermeldungen aus -  
wie z.B. den hier:

19058 - Lineare Lambda-Sonde; Abgas-Bank1; Abgleichleitung Pumpstrom  
P2626 - 004 - Unterbrechung

Dass die alten KATs aber defekt waren, hat man mit bloßem Auge schon gesehen - innen verbranntem bzw., eingeschmolzen - was ja auf falsche Verbrennung hin weist - oh Gott, dachten wir nur, wie sieht wohl der Motor innen, bzw. die Ventile aus...  
Aber die Werte bei der Kompressionsprüfung waren ja gut - auf allen Zylindern.

Also weiter im Programm:

Der Werkstatt-Chef (Meister) meinte dann, er hört wie ein Pfeifen/Zwischen am Motor, wenn er über 1000 UPM dreht.

Da es nicht lokalisierbar war, spritzten wir den Motor im Standgas einfach mit Wasser ab -  
Resultat: er lief teilweise nur noch auf 5 Zylinder.

Gerade an der Zylinderbank 1 reagierte er extrem.

Wir haben dann beschlossen, das Saugrohr abzubauen, da ja ringsherum alle Unterdruckleitungen neu sind - von denen kann es ja nicht mehr kommen.

Gesagt getan - ich habe dann das Saugrohr runtergebaut und staunte nicht schlecht, als ich die ersten Schrauben lösen wollte.

Ganz ehrlich, ich habe keine einzige Schraube des Saugrohrs, mit welchem dies mit den Zylinderköpfen verschraubt war, mit der Ratsche aufdrehen müssen.

Zum Teil konnte ich die Schrauben mit meinen bloßen Fingern rausdrehen.

Und es ging so weiter.

Als das Saugrohr runter war, kam der Deckel zur KGE-Entlüftung in der Mitte des "V" zum Vorschein, auch hier waren die Schrauben nicht sehr fest.

Im Zuge dessen haben wir dann die Dichtung des Deckels, sowie beide Öl-Rückhalte-Ventile gleich mit gewechselt.

Als wir uns dann an das Saugrohr ranmachten, bemerkten wir, dass es irgendwie zwischen Ober- und Unterteil des Saugrohrs nicht ganz verschlossen war.

Man konnte vorne seitlich (Bank 1) ins Saugrohr reinsehen. 🤖

Also habe ich das Saugrohr auch komplett auseinandergeschraubt und innen eine unglaubliche Entdeckung gemacht.

Die Luftführungskanäle im inneren - nicht die Klappen! - sind im Ober - sowie im Unterteil mit dem Saugrohr mit M3-Messingschrauben verschraubt.

Diese 8 Schrauben waren zum Teil nur noch mit zwei Gewindegängen im Saugrohr gesteckt.

Die Schrauben sind etwa 1,5cm lang.

Ich denke, ich brauche Euch nicht erzählen, was passiert wäre, wenn so eine Schraube angesaugt worden wäre 🤖

Wie das sein kann, dass alle Schrauben lose waren, ist uns nicht nachvollziehbar.

Das Saugrohr war zuletzt im Jahr 2009 ausgebaut, als die LPG-Anlage vom Vorbesitzer eingebaut worden war.

Na also dann alles gereinigt, verschraubt und die inneren Schrauben mit Loctite versehen, den Zwischenraum des Ober- und Unterteils des Saugrohrs mit Dichtpaste versehen und dann wieder zusammengeschaubt.

Alle weiteren Dichtungen:

- Einspritzdüsen (oben und unten)
- Drosselklappendichtung
- Saugrohr-Dichtungen zwischen Saugrohr und Zylinderköpfen ersetzt

sowie auch alle LPG-Schläuche zwischen Saugrohr und den Ventilen ersetzt, da diese ausgehärtet waren.

Saugrohr wieder drauf auf den Motor und gestartet:

- springt viel besser an...
- die Werte der Lambdasonden passen so einigermaßen (Vor-Kat-Lambdasonden regeln, die Nach-Kat-Lambdasonden nicht mehr), aber nicht 100%ig
- nimmt das Gas viel besser an

Das war alles vor 4 Wochen und länger...

Leider war aber doch nicht alles gut.

Die Meldung:

19058 - Lineare Lambda-Sonde; Abgas-Bank1; Abgleichleitung Pumpstrom

P2626 - 004 - Unterbrechung

kam trotzdem immer wieder, sowie diverse Gemisch zu Mager/zu Fett-Meldungen

und dann vor drei Wochen auch noch diese hier:

17887 - Unterdrucksystem Bremse

P1479 - 008 - mechanischer Fehler

Mit beiden Fehlern sind wir dann trotzdem nach Rügen gefahren.

Als wir zurückgekommen sind, habe ich beide Luftmassenmesser (NGK) bestellt, da die Bosch gerade nicht lieferbar waren.

Das war ein Zirkus - der Motor hatte mit den NGK nur noch ein sägendes Standgas, das Automatikgetriebe hat geschaltet, wie verrückt,

aber zumindest kam kein weiterer Fehler hinzu.

Also beide alten Luftmassenmesser wieder verbaut und dann die Bosch nochmal bestellt.

Die sind dann diese Woche gekommen und ich habe sie gleich verbaut.

Gut, das Getriebe schaltet immer noch ein wenig "spät", aber es ist viel besser als vorher.

Da mich der "neue" Fehler mit der Bremse nicht in Ruhe gelassen hat und am Motor auch leider immer wieder an beiden Zylinderkopfdeckeln (Ventildeckel) ab und zu Öl getropft hat, trotz neuer Dichtungen (Original VW)

habe ich nochmal alles zerlegt und überprüft:

- beide Zylinderkopfdeckel
- beide Luftfilterkästen-Oberteile
- die gesamte Unterdruck-Einheit

Die Zylinderkopf-Deckel-Dichtungen habe ich nun mit Dirko-HT (Dichtpaste) versehen.

Die Luftfilterkästen habe ich beide komplett gesäubert.

Die Unterdruckleitungen habe ich mit einer Unterdruck-Pumpe mit Manometer überprüft und dann hat es mir fast "den Vogel rausgehauen" 🤪

Die Unterdruckleitungen habe ich, als die Fehler im vergangen Jahr begonnen haben, alle neu gekauft (Original VW)!!!

Die Leitung, welche in den Wasserkasten zum Bremskraftverstärker geht, hat genau am Verbindungsstück einen Riss gehabt

und das Zwischenstück mit dem Ventil und den drei Anschlüssen, bei diesem war das Ventil defekt - durchlässig in beide Richtungen 🤪

Unglaublich....!!!

Ich hatte Gott sei Dank die alten Leitungen und Ventile noch nicht entsorgt.

Diese habe ich mit der Unterdruckpumpe überprüft und festgestellt, das alles noch Dicht ist und das Ventil richtig arbeitet.

Also habe ich die alten Leitungen wieder eingebaut mit dem Erfolg - dass jetzt tatsächlich alles passt.

Alle Fehlermeldungen sind weg, bleiben weg und sogar der Readiness im VCDS hat sich wieder komplett auf 0000 0000 zurückgesetzt (alles ok).

Man kann also zusammenfassen, der Motor hat über Jahre ständig mit Falsch Luft zu tun gehabt und erst als alles etwas mehr wurde,



kamen dann letztendlich die Fehlermeldungen.

Was hier wirklich erstaunlich ist, wie weit das MSG hier regeln konnte, ohne eine Fehlermeldung auszugeben.

Zu den anderen Fehlern noch kurz etwas gesagt:

- Undichtigkeit Klimaanlage: behoben - Sensor im Wasserkasten war locker.
- Undichtigkeit Luftfahrwerk: noch nicht behoben - muss aber am Kompressor direkt sein, da der T. sich auch nach 2 Wochen Standzeit nicht absetzt. Suche hier aber noch.

Was zwischenzeitlich dazu kam:

- Das vordere Wischergestänge hat sich zum zweiten Mal, seit ich den Touareg fahre, gefressen
- 2013 habe ich es zuletzt ersetzt  - diesmal konnte ich es aber noch retten.
- Der Heckscheibenwischer hat auch ein Problem  - bin noch nicht dazu gekommen.

Und das am aller ärgerlichsten: beide Vorderachs-Antriebswellen (Gelenkwellen) haben jeweils am Außengelenk spiel von bis zu 1cm - gekauft 2016 bei VW - Garantie? Fehlanzeige  
Nein, ich fahre mit dem T. nicht im Gelände oder dergleichen. Nur auf der Straße.

Euch allen einen schönen Abend

Viele Grüße

Marcus