


## 4.2 V8 - 310PS nagelt / klackert

Beitrag von „eXtremeTK“ vom 16. Dezember 2014 um 20:29

Nabend!

Habe nun heute endlich meinen schicken Touareg Bj. 07/2003 abgeholt.

- 140.000km hat er erst gelaufen.
- Scheckheft gepflegt nur bei VW
- alle Wartungen eingehalten
- Kardanwelle auch schon neu
- Vorbesitzer ist ein echt netter Kerl  big grin: foul type unknown

Der Wagen hat seit (ich glaube!) 2-3 Jahren ein klackern / nageln.

Das Klackern / nageln beginnt ungefähr 3-5 Sekunden nach Motorstart und ist im Leerlauf außen sehr deutlich zu hören.

Gibt man abrupt Gas auf über 1500rpm ist das nageln im Stand weg. Gibt man ganz behutsam Gas, dann wird das Klackern / nageln exakt mit der Drehzahl immer schneller und verschwindet erst oberhalb von 5500rpm.

Das Nagel / Klackern ist immer gleich laut. Egal ob der Motor warm oder kalt ist. **Im Innenraum ist es gar nicht zu hören!**

Sobald der Motor unter Last ist (Fahrbetrieb oder abruptes Gasgeben) ist ebenfalls kein Klackern mehr vorhanden.

Das Geräusch ist auf der Fahrerseite deutlich stärker und lauter als auf der Beifahrerseite. Aus dem Fahrradhaus kann es deutlich hören.

Auch unter der Vorderachse ist das Geräusch gut zu hören.

Das Klackern / Nageln war wie gesagt schon beim Vorbesitzer. Gab auch nie Probleme. Kein merklicher Ölverbrauch, kein Leistungsverlust usw.

Keine Kontrolllampe und selbst VW konnte auf Anhieb nicht genau sagen, was es sein könnte.

Für mich klingt es nach:

- Hydrostößel
- Nockenwellenverstellung (hat er das?) bzw. allgemein nach einem Problem mit der Nockenwelle
- eventuell Abgasseitig ein Problem. (Heute Abend hat er nach einer kurzen Spritztour im Stand etwas nach Benzin gestunken, wenn man neben der Fahrertür stand! Beifahrerseite NICHT!)
- Öldruck (kann man den Messen?) - somit vllt. eine Unterversorgung der Hydros?

Gibt es von dem Motor eine Explosionszeichnung, damit ich mir den Aufbau einmal genauer anschauen könnte?

Die Hydros und die Nockenwelle könnte ich zwar für ~1500-1800 Euro tauschen lassen, aber mal eben auf Verdacht ein funktionierendes Auto nur wegen dem Klackern zerlegen - na gefällt mir nicht so richtig!

Hinterher ist dort mehr an dem Wagen nicht mehr in Ordnung, als vorher...

Habe auch wohl noch 3-4 weitere Leute gefunden, die ein ähnliches Problem haben / hatten.

- Bei einem war es die Lichtmaschine. Ob es dasselbe Problem war?
- ein weiterer lebt damit seit über 4 Jahren....
- der dritte bin ich nun selbst
- den vierten habe ich vergessen..

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 16. Dezember 2014 um 22:27**

Hi Tobias!

Auch bei deinem Problem würde ich mal die Kupplung des Klimakompressors checken lassen, das habe ich einem anderen TF auch schon mit auf dem Weg gegeben. Kann gut sein das dir dort eine Niete weggeknackt ist, das erklärt das klackern und beim abrupten Gasgeben, das es weg ist (Fliehkraft).

LG  
Manu

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 16. Dezember 2014 um 22:47**

Moin Manu,  
weißt du wo der Klimakompressor sitzt? Ist das beim V8 kompliziert, diesen zu tauschen?  
Kann VW das prüfen? Kann ich selbst vorab schonmal schauen?

Der Wagen hat glaube ich mal einen neuen Klimakompressor bekommen - weiß ich aber nicht mehr genau wann.

Beste Grüße!  
Tobias

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 16. Dezember 2014 um 23:12**

Das würde auch erklären warum mir heute das blanke Wasser innen an den Scheiben runterlief, da der Klimakompressor dann nicht richtig arbeitet?

LG Tobias

---

### **Beitrag von „rebell“ vom 17. Dezember 2014 um 00:43**

Könnte man den Motor nicht mal testhalber ohne Keilrippenriemen laufen lassen?

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 17. Dezember 2014 um 07:41**

Guten Morgen Frank,  
tja gute Frage. Ich kenne mich mit dem Wagen aktuell noch gar nicht richtig aus.  
Daher kann ich das leider gar nicht beurteilen, ob man den Keilrippenriemen einfach so abnehmen darf.

Da müsste sich bitte ein Technik-Spezi zu melden...

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „rebell“ vom 17. Dezember 2014 um 07:52**

Ich auch nicht, aber rein theoretisch müsste es möglich sein.

Nicht lange, nur eben zum testen.

Wenn das Geräusch weg ist, kann es noch immer an verschiedenen Dingen liegen, aber man könnte es zumindest eingrenzen.

---

### **Beitrag von „Humvee“ vom 17. Dezember 2014 um 09:37**

Ich glaub da ist wirklich ein Problem mit dem Riemen, wie schon in deinem anderen Post wo es die Servo betrifft, läuft alles über diesen Riemen.

Vielleicht liegt es nur an der Spannung des Riemens.

Schau dir mal den Spannungsdämpfer an od der ok ist.

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 17. Dezember 2014 um 10:09**

Moin Thomas,

dann hilft ein Autofreak, der aber noch nie einen VW hatte mal...

Ich weiß gar nicht wo der Spannungsdämpfer, Klimakompressor etc. bei diesem Wagen sitzt 🙄

Weil du gerade Servo schreibst:

- Ist es normal dass die Servolenkung deutlich "schwerer" ist als z.B. beim Viano oder einer E-Klasse?

- Zudem wenn ich zu 3/4 eingelenkt habe und Gas gebe, das Lenkrad los lasse, dann lenkt er von alleine komplett ein.

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „Humvee“ vom 17. Dezember 2014 um 12:00**

Wo der jetzt genau beim V8 sitzt kann ich nicht sagen,

aber sieht aus wie ein kleiner Stossdämpfer mit einer Rolle, die gegen den Riemen drückt.

---

## Beitrag von „eXtremeTK“ vom 17. Dezember 2014 um 20:09

Ganz merkwürdig gewesen eben beim Starten.  
Motor startet und klackert für 2-3 Sekunden. Danach war Ruhe.

Eingeschaltet waren:

- Klimaanlage
- Heizung auf 21°C
- Gebläse manuell

Selbst bei Minute 1:23 - 1:32 wo ich Gas gebe, läuft er ohne klackern.  
Habe dann Licht angeschaltet und die Innenraumbeleuchtung angemacht.

Bei Minute 1:48 senkt der Motor automatisch die Drehzahl ab. Denke die Warmlaufphase ist vorbei.

JETZT erscheint das klackern wieder sehr deutlich.

Bei Minute 2:22 öffne ich kurz den Öleinfüllstutzen. Das klackern kommt nicht von innen.  
Schraube wieder zu.

Bei Minute 3:10 - 3:22 ist das klackern auch bei langsamer Beschleunigung vorhanden.  
Gebe ich schneller / abrupt Gas, ist das Geräusch weg und das Klackern wird auch nicht mehr schneller!

Das Video findet Ihr hier:

<http://youtu.be/0mDEgWXtwtQ>

[video=youtube\_share;0mDEgWXtwtQ]http://youtu.be/0mDEgWXtwtQ[/media]

Beste Grüße  
Tobias

---

## Beitrag von „rebell“ vom 17. Dezember 2014 um 21:27

Hmm, wenn ichs nicht besser wüsste, würde ich sagen, der klopft. 🤔  
Aber alles, was mit Klopfen zu tun hat, müsste einen Eintrag in den Fehlerspeicher mitbringen

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 17. Dezember 2014 um 21:43**

Kein Eintrag - keine Fehlermeldung.

In einem Audi Forum habe ich jemanden gefunden mit genau demselben Problem! Dort trat das Problem nach dem Zahnriemenwechsel auf.

Der Wagen hat ebenfalls 140.000km gelaufen gehabt.

Thomas liegt anscheinend mit seinem Stoßdämpfer verdammt nah an einer Lösung!

Bei dem Audi war es der Dämpfer für den Zahnriemen der nicht korrekt befestigt war und zudem "ausgeleiert".

**Weiß jemand zufällig, wo der Dämpfer für den Zahnriemen sitzt und wo für den Keilriemen?**

**Ich habe von oben nichts gesehen. Will da auch nur fühlen.. basteln überlasse ich lieber VW - der ist im Nachbarort eigentlich super nett!**

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „Snowman24“ vom 28. Dezember 2014 um 20:31**

Servus,

Du findest diesen "Stoßdämpfer" hinter der linken Zahnriemenschutzabdeckung, ganz unten.

Ich habe dir hier ein Bild eingefügt und hoffe, es wird angezeigt.

Aber zum Video: Du schreibst, du hast den Ölnachfülldeckel geöffnet und das Geräusch kommt nicht von innen.

Komisch ist aber, wenn Du den Deckel offen hast, hört sich das Klopfen noch metallischer an.

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

Grüße  
Marcus

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 29. Dezember 2014 um 07:52**

Hallo Marcus,

danke für das Bild.

Das werde ich wohl eher nicht selbst kontrollieren.

Aktuell fehlt mir eine warme Halle zum Schrauben.

Frage mich ja auch, warum das klackern erst nach der Warmlaufphase beginnt.

Ich frag mal bei VW an, wie aufwendig die Diagnose des Dämpfers ist und ob die auch gleich einmal den Wagen ohne

Keilriemen laufen lassen könnten. Dann werde ich ja sehen, was dabei heraus kommt.

Habe mir das Video nochmal genau angehört.

Sobald der Öldeckel offen ist, hört man nur ein Sauggeräusch - aber kein stärkeres klackern.

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 9. Januar 2015 um 20:21**

Moin Moin!

Aktuell sind noch zwei defekte Batterien verbaut.

Selbst mit Starthilfe eines 4-Zylinder 2.0 TDI und 4000rpm über ~10 Minuten ist der dicke aber nur sehr widerwillig angesprungen.

Die Volt-Anzeige im Tacho bleibt bei mageren 13V stehen.

Morgen bauche ich zwar die neuen Batterien ein - aber:

- die Lichtmaschine hat keinen Freilauf und ebenso wird diese nicht über den Riementrieb angetrieben.

Wie wird die Lichtmaschine genau angetrieben? Könnte daher das klackern stammen?

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 14. Januar 2015 um 07:21**

Ich wieder...

neue 110 AH Starterbatterie verbaut.

Zweite Batterie nicht verbaut wegen LPG Tank. Dort werden die Kabel noch geändert.

Voltanzeige im Tacho bleibt bei 13,5-13,8V stehen. Mehr bewegt sich dort nicht mehr.

Seitdem ich nur noch die neue Starterbatterie habe und keine im Kofferraum, klackert der Wagen aber aktuell nicht mehr 😞

Selbst wenn die Lichtmaschine kaputt wäre, dann würde die ja nicht anhand der Anzahl der (defekten) Batterien klackern?

Kann da jemand einen Zusammenhang herstellen oder ist dies aktuell reiner Zufall?

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 14. Januar 2015 um 20:45**

So - seit heute morgen klackert er wieder... War wohl nur Zufall oder ich habe es überhört!

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 15. Januar 2015 um 10:56**

Ich brauche mal einen echten Profi.

Im Internet habe ich einen A6 Fahrer mit dem 4.2 Liter Motor gefunden, welcher ein Video eingestellt hat.

Sein geklacker stimmt genau mit meinem überein!



Problem ist nun, dass dieser nicht mehr im Forum aktiv ist und ich somit keine genauen Details finden kann.

Wo genau sitzen diese Saugrohre? Gibt es irgendwo zu dem Motor passende Unterlagen / Bücher zu kaufen, damit ich mir einiges anlesen kann?

Wenn hier geübte Schrauber sind, bin ich auch gerne bereit zu jemanden hinzufahren und diesen zu bezahlen!

Unsere Werkstätten hier, sind nicht so begeistert sich diesem Problem anzunehmen!

Folgendes schrieb die Person im Forum:

*Textkopie gelöscht, Urheberrecht beachten!*

---

### **Beitrag von „rebell“ vom 15. Januar 2015 um 11:15**

Kannst du ihm nicht in diesem Forum eine PN schicken, dann wird er meist per E Mail benachrichtigt...

Hast du schon mal bei ErWin nachgeschaut, in den Repanleitungen für deinen V8?  
Da müsste doch alles beschreiben sein.

---

### **Beitrag von „macko“ vom 15. Januar 2015 um 11:19**

Servus,

da darf ich mal Robert zitieren, wie er Dir in einem anderen Thread schon vor Tagen mal geraten hat. *Hast Du das gelesen??*

#### [Zitat von coala](#)

...Diese Informationen findet man im ETKA "Elektronischer Teilekatalog" von Volkswagen 😊 Zugriff für Jedermann gegen Gebühr möglich, **ebenso wie bei erWin**, alternativ aber auch gänzlich kostenlos bei Bedarf beim Händler.

Da kann man sich durchaus bei multiplen Fragen auch selbst etwas weiterbilden, die SSP's und Reparaturunterlagen sind speziell für Deine FIN.

Ferner möchte ich Dich bitten, nicht einfach ganze Passagen aus anderen Quellen hier einzustellen, das Forum hat kein Interesse dafür urheberrechtlich belangt zu werden! 🗨️  
Also entweder Link oder mit eigenen Worten wiedergeben.

Danke für die Beachtung.

Marco

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 15. Januar 2015 um 12:04**

Hallo Marco,

tschuldige wegen dem Urheberrecht. Werde ich ab sofort beachten.

Die beiden Systeme von VW werde ich mir mal anschauen müssen. Bin in der Hinsicht noch etwas unbedarft, da ich das Auto und Motor und dessen Aufbau noch nicht richtig kenne...

Danke soweit - Tobias

---

### **Beitrag von „macko“ vom 15. Januar 2015 um 12:07**

Servus,

genau *dann* hast Du dort die besten Möglichkeiten Dich umfassend einzulesen. 😊

Gruss

Marco

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 15. Januar 2015 um 21:05**

So - ich bin ein Schritt weiter.

Ein Servicetechniker hat sich meine Geräusche mal angehört.

Dazu wurden die Kunststoffverkleidungen abgenommen.  
Auf der rechten Bank sind 0 Geräusche zu hören. Alles gut.

Links (Fahrerseite) ist das Geräusch sehr deutlich.  
Richtung Frontscheibe wird das Geräusch leiser.  
Unter dem Auto am Kat hört man ein dumpfes klappern - nach oben wird das Geräusch lauter.

Fasst man die Einspritzventile an, merkt man bei der ersten Einspritzdüse exakt zum Klackern eine Vibration.  
Bei den Zündspulen exakt gleich.

Das Geräusch kommt vom Ventildeckel ganz vorne.  
Davor befindet sich der schwarze Kunststoffschutz vom Zahnriemen(?).

Das Abziehen der Unterdruckdosen vorne vor dem Motor hat 0 Auswirkung.  
Auch das manuelle Verstellen dieser Unterdruckdosen / Gestänge (ist wohl für das Spaltsaugrohr), hat keine Auswirkung auf das Geräusch.  
Kunststoffgestänge ist heile und arbeitet einwandfrei.

Für mich heißt dies:

- Unter dem Ventildeckel klackert / schlägt / schleift etwas.

Ende Januar soll ja LPG eingebaut werden. Fragt sich - warten bis dort die Ansaugbrücke runter kommt und gleich die Ventildeckel mit lösen lassen,  
oder bereits vorab den Ventildeckel abschrauben und schauen was darunter los ist.

Wie würdet Ihr vorgehen?

Ich habe dieses Video gefunden - dort hört man Ansatzweise mein Geräusch.  
<https://www.youtube.com/watch?v=8UP7J5UyXho>

Hier ein etwas längeres Klackern beim Kaltstart:  
<https://www.youtube.com/watch?v=0pf-O3tRsNQ>

Das ganze in extrem:  
<https://www.youtube.com/watch?v=fs7WiEFvww8>

Hier noch ein Audi V8 mit klappernden Zahnriemen:  
[https://www.youtube.com/watch?v=EIt0LM\\_LKnU](https://www.youtube.com/watch?v=EIt0LM_LKnU)

---

**Beitrag von „eXtremeTK“ vom 22. Januar 2015 um 19:52**

Aktuell nun erst einmal ein letztes Feedback. Am Wochenende geht das Fahrzeug nun in die Werkstatt.

Mit großer Wahrscheinlichkeit ist eine Steuerkette gelängt und schleift am Ventildeckel.

Zusätzlich scheinen Kettenspanner, Ölrückhalteventile etc. defekt zu sein. Nach der endgültigen Diagnose + Zerlegung werde ich ja sehen, was alles defekt ist.

Krümmer und Kats werden auch noch kontrolliert. Ebenfalls wird sicherheitshalber der Keilrippenriemen abgenommen.

Standheizung wird wohl einen neuen Brenner bekommen.

VW kümmert sich um die Dämpfer der Heckklappe und der Glasscheibe, wenn der Wagen wieder da ist.

Danach geht der Touareg wegen Rost an der Heckklappe zum Lackierer.

Danach wieder zu VW um den Innenraum wieder zusammen zu bauen.

Ich werde berichten und Bilder einstellen!

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „an78“ vom 22. Januar 2015 um 22:00**

Aehmmm, blöde Frage, hat der 310PSer nicht nen Zahnriemen?

Gruß André

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 22. Januar 2015 um 22:15**

Zahnriemen + 2 Ketten

---

### **Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 23. Januar 2015 um 15:32**

Hi!

Wie kann denn dann die Steuerkette am Ventildeckel schleifen, wenn er keine hat 🤔👉

LG

Manu

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 23. Januar 2015 um 15:43**

Er hat doch Ketten.

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 23. Januar 2015 um 21:20**

Nochmal zur Erklärung:

Der Wagen hat eine Kette für die Einlassnockenwelle.

Montag geht es dann mit einer erweiterten Diagnose los. Ergebnisse und Bilder poste ich hier immer!

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 24. Januar 2015 um 12:58**

Welche Öltemperatur ist eigentlich normal für den alten V8?

Ich hatte nach 200km heute früh (~0°C) nur ~75°C laut Anzeige.

Der Zeiger bleibt einem Strich über 60°C stehen. Ist doch ein bisschen wenig oder nicht?

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

---

### **Beitrag von „NNBHamburg“ vom 24. Januar 2015 um 20:43**

Hallo Tobias,  
bei mir geht die Öltemperatur bis 90 Grad.  
Aber das dauert schon sehr lange.  
Grüsse  
Ralph

---

### **Beitrag von „rebell“ vom 24. Januar 2015 um 20:46**

Bei mir geht die auch irgendwann mal gegen 90 Grad im Moment.  
Aber nur in der Stadt, auf der AB bleibt sie meist irgend wo bei 60.

---

### **Beitrag von „metagross“ vom 24. Januar 2015 um 22:53**

Ca. 90 Grad waren es bei meinem auch immer.  
Bei meinem Jetzigen sind es immer zwischen 98 und 102.  
Ich denke beide Werte sind ok .

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 25. Januar 2015 um 11:40**

Das ist ja merkwürdig. Meiner wird auch in der Stadt nicht wärmer als auf dem Bild gezeigt.  
Sicherlich gibt es einen Thermostaten oder? Dann kann ich das der Werkstatt gleich mitteilen,  
sich diesem Problem auch einmal anzunehmen.

Seit gestern fahre ich nämlich erst einmal Seat Leon als Ersatzfahrzeug 🚗  
Mal sehen was nun als Ursache gefunden wird. Bin da echt gespannt!

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 28. Januar 2015 um 17:30**

Folgendes war defekt:

- eine Kette übergesprungen
- Zweite Kette locker
- Kettenspanner defekt
- Zahnriemenspanner NICHT bei VW gewechselt - beide defekt!

Dann halt noch Kleinigkeiten.

Motor läuft wieder wie eine 1!

Warum wurde bei 120.000km und dem Zahnriemenwechsel die Zahnriemenspanner NICHT gewechselt!?

Ich kriege die gesamte Historie nun ausgedruckt inklusive Teile welche beim Zahnriemenwechsel gewechselt wurden und was nicht!

Die gesamte Reparatur wurde per Bilder und Video aufgezeichnet. Altteile dokumentiert und in Tüten eingepackt.

Mal sehen wie ich weiter Vorgehe!

---

## **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 16. Februar 2015 um 08:03**

So - nun ist es endlich soweit.

Ich habe mein Auto aus der Werkstatt abgeholt. Wie zu erwarten läuft er nun wie ein Schweizer Uhrwerk!

Beim Motorstart ist ebenfalls kein Klackern zu hören. Dieses Phänomen haben ja einige 4.2 V8 für die ersten Sekunden.

Folgendes war nun defekt:

- 1x Zündkerze nass (alle erneuert)
- Steuerketten gelängt
- Nockenwellenspanner und Siri defekt
- Nockenwellenverstellung
- Spannrollensatz
- Zahnräder für die Steuerketten

Dabei musste dann auch noch folgende Arbeiten erledigt werden:

- Zahnriemenwechsel (inklusive neuem Material)
- Kühlwassersystem durchgespült und neu befüllt
- Keilrippenriemen mit Spanner erneuert

Folgendes wurde nach meiner Anweisung erneuert:

- Bremsflüssigkeit
- Zündkerzen (7x + 1x defekt)
- Motorspülung + neue Filter
- neue Luftfilter
- neue Klimafilter
- Differentialöl geprüft
- Standheizung neuen Brenner eingebaut

Somit ist das Thema endlich abgeschlossen.

Ich hoffe, dass wenn jemand solch ein Problem haben sollte, er diesen Thread hier ließt und daraus seine Schlüsse zieht...

Beste Grüße  
Tobias

---

### **Beitrag von „NNBHamburg“ vom 16. Februar 2015 um 12:51**

Hallo Tobias,

schön, dass den Auto wieder läuft 🙌.

Das war ja mal volles Programm. Was hat der Spaß denn gekostet 😞?

Falls jemand mit einem ähnlichen Problem diesen Thread heraus kramt, wird er gleich einen ordentlichen Schock bekommen 😱.

Grüsse aus dem Norden

Ralph

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 16. Februar 2015 um 13:49**

Moin Ralph,

Preise kann ich so nicht hier online stellen, da ich bei der Werkstatt einen wirklich guten Sonderpreis bekommen habe.

Es bewegt sich zwischen 3500-4500 Euro. Ist wirklich nicht wenig - aber nun läuft er wirklich prima.



Vorher hatte ich bei 50-60kmH auch ein leichtes Ruckeln im Getriebe, welches nun ebenfalls weg ist. Vielleicht kam dies auch vom Motor...

Meine Werkstatt kann ich übrigens für jegliche Arbeiten empfehlen! VIALLE LPI Autogasanlagen wurden ebenfalls bei mir montiert.

Neben Autogas kennen sich dort die Monteure und Frau Glane eben auch perfekt mit den VW Motoren aus!

GAG - Autogas in Herne

Ansprechpartnerin ist Frau Glane

<http://www.autogas-kostensparen.de/>

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 3. Mai 2016 um 15:41**

Hallo, ich möchte mich hier mal anschließen. Vor einem halben Jahr fing mein Dicker auch mit so einem komischen Nageln an. Anfangs war es nur beim Anfahren im unteren Drehzahlbereich, mittlerweile habe ich es regelmäßig. Wenn man bei konstanter Geschwindigkeit leicht vom Gas geht, dann nagelt es recht laut aus dem Motorraum.

Gestern habe ich im Stand den Motor laufen lassen und habe schon ein leichtes Schlagen/Klopfen gehört, konnte es aber nicht lokalisieren. Wenn ich dann die Drehzahl auf 1000-1200 U/min erhöhe, hört man das Geräusch/Nageln sehr deutlich.

Ich habe mal versucht, das Geräusch aufzunehmen

<https://youtu.be/ULX55wXH6Rw>

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Mai 2016 um 16:14**

[Zitat von lumineszenz](#)

.....

<https://youtu.be/ULX55wXH6Rw>

Hallo,  
muß ich mich jetzt bei Google registrieren?

Gruß

Hannes

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 3. Mai 2016 um 16:19**

Also bei mir funktioniert es ohne Anmeldung. Versuch es bitte nochmal. Ich habe das "Video" nochmal von Privat auf nicht gelistet bei YouTube geändert.

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Mai 2016 um 16:33**

#### [Zitat von lumineszenz](#)

Also bei mir funktioniert es ohne Anmeldung. Versuch es bitte nochmal. Ich habe das "Video" nochmal von Privat auf nicht gelistet bei YouTube geändert.

Hallo,  
jetzt funktioniert es.  
Welches Modelljahr und welche Laufleistung hat Dein Dicker?  
Schreib mal den Threadersteller an.

Der könnte einen Lösungshinweis haben.

Gruß

Hannes

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 3. Mai 2016 um 16:35**

[Zitat von dreyer-bande](#)

Welches Modelljahr und welche Laufleistung hat Dein Dicker?

Modelljahr 2004, Laufleistung ca. 160tkm

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Mai 2016 um 18:42**

[Zitat von lumineszenz](#)

Modelljahr 2004, Laufleistung ca. 160tkm

Hallo,

das passt.

Schreib eine Nachricht an [eXtremeTK](#)

Gruß

Hannes

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 3. Mai 2016 um 19:03**

Ja vielen Dank, ich habe ihn schon angeschrieben.

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 5. Mai 2016 um 22:44**

Moin!

Dein Klackern und Scheppern ist viel lauter und deutlicher als bei mir damals.

Denke bei dir ist eine Kette bereits übersprungen und die zweite bereits gelängt.

Die Kettenspanner werden nicht mehr korrekt arbeiten, da bestimmt immer Long-Life Service mit VW ÖL gemacht wurde.

Durch den zu geringen Öldruck bzw. dadurch dass der Öldruck nicht mehr zu 100% auf die Kettenspanner wirken kann, fangen die Ketten an sich zu längen.

Dadurch werden auch die Zahnräder in Mitleidenschaft gezogen.

Also - ruf Frau Iris Glane von GAG Autogas an. Schönen Gruß von Tobias mit dem V8.

Sie hat den Motor damals zerlegt und alles perfekt repariert!

Beste Grüße

Tobias

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 6. Mai 2016 um 11:51**

Hey Tobias, vielen Dank für deine schnelle Antwort. Kannst du mir sagen wie groß der Aufwand war oder sein wird? Was kostet die ganze Geschichte?

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 6. Mai 2016 um 12:08**

Steht auch eine Seite weiter vorne...

Bei mir wurde Zahnriemen etc gleich mitgemacht. Grob 3500-4500 Euro.

Ist also schon ziemlich heftig....

---

### **Beitrag von „lumineszenz“ vom 6. Mai 2016 um 13:25**

Na das nenne ich mal ne Hausnummer! 🏠

Also ich habe nicht vor, die Arbeiten in irgendeiner Werkstatt machen zu lassen. Dafür habe ich ein paar Jungs in der Familie, die das einfach hinbekommen "müssen" ;-). Hast du evtl Teilenummern von Steuerkette, Kettenspanner, Nockenwellenzahnrad und Nockenwellenverstellung? Ich vermute mal, dass der reine Materialpreis gerade mal 500-600€ sein werden.

Grüße  
Andi

---

### **Beitrag von „eXtremeTK“ vom 6. Mai 2016 um 14:27**

Das Material lag bei knapp 1960€!

---

### **Beitrag von „SMNI5“ vom 21. Januar 2025 um 14:31**

Hallo zusammen, ich möchte mich hier mal anschließen, da es mich jetzt erwischt hat.

4.2 V8 AXQ mit ICOM Gasanlage

Fahrzeug lief eigentlich immer gut, bis auf Start der Gasanlage nach 55sec., da kamen in letzter Zeit folgende Fehler:

#### **Fehler im Fehlerspeicher mit Fahren im Gasbetrieb**

**Am Anfang mit Gasbetrieb beim Starten (Motorleuchte aus oder oder blinkte ca. 1 min.) spätestens beim 5-6 Start Motorlampe an**

1.

Vorkatalysator, Bank 1 Wirkung zu gering

P0421 statisch

Verbrennungsaussetzer erkannt

P0300 statisch

Aussetzer erkannt Zyl. 6

P0306 statisch

2.

Bank2, Gemischadaption (mult) System

P1130 sporadisch

Vorkatalysator, Bank1 Wirkung zu gering

P0421 statisch

Vorkatalysator, Bank 2 Wirkung zu gering

P0431 statisch

3.

Verbrennungsaussetzer erkannt

P0300 Statisch

Zyl. 5 Verbrennungsaussetzer erkannt

P0305 statisch

Zyl. 7 Verbrennungsaussetzer erkannt

P0307 statisch

4.

Zyl. 5 Verbrennungsaussetzer erkannt

P0305 statisch

Zyl. 7 Verbrennungsaussetzer erkannt

P 0307 statisch

Sekundärluftsystem .... zu klein

P1423 statisch

5.

Bank1, Gemischadaption (add) System zu mager

P1136 statisch

Vorkatalysator, Bank 2 Wirkung zu gering

P0431 statisch

**Ohne Gasbetrieb, wenn Gastank leer, versucht er es noch 1-2x und danach sind die Fehler nicht mehr vorhanden gewesen**

Letzte Woche bei den Minusgraden von jetzt auf gleich morgens beim Starten Keyless machte nichts, mit Schlüssel dann nur 1x geklackt, dann natürlich noch fast 10x probiert, bis kein klacken mehr da war, sondern nur ein summen/brummen und zischen. In der Anzeige alles auf 0

Nachmittags versucht zu überbrücken: Starthilfe Fahrzeug geht beim Anklemmen des Starthilfekabel schon in die Knie (Ford Kuga 2.0 TDI). Beim Startversuch, erst nur wieder das summen/ brummen und zischen, dann mal versucht zu Klacken aber danach wieder summen/ brummen und zischen. Nach einigen Versuchen aufgegeben. Später nochmal mit einer Stärkeren Powerbank versucht, wo der T. fast gekommen ist, leider nach dem 2'ten Versuch, Powerbank Überlastet und ziemlich.

Erst nach Einbau der neuen Batterie, ist er beim 2'ten Startversuch dagewesen. Natürlich mit über 40 Fehlern. und rasseln.

Natürlich erstmal die Fehler gelöscht und kamen gleich folgende Fehler mit einen rasseln vom Motor

Bank1, Gemischadaption (add) System zu mager

P1136 statisch

Klopfsensor 1 Signal zu groß

P0328 statisch

Vorkatalysator, Bank 2 Wirkung zu gering

P0431 statisch

Ausgemacht, wieder gelöscht, danach

Klopfsensor 1 Signal zu groß

P0328 statisch

Motorlampe bleibt aus rasselt aber weiter

noch 2-3mal probiert und es ist kein Fehler mehr vorhanden aber das rasseln/ nageln

Werkstatt meinte Ketten oder Spanner für die Nockenwellen.

Nockenwellen Ein-und Ausgänge ist und soll Bank1 und Bank2 sind die Werte wohl sehr gut.

Kann mir da jemand zum Thema weiterhelfen oder eine Werkstatt im Umkreis 34346 empfehlen?

Schönen Dank

Gruß Sascha

---

### **Beitrag von „XXMC90“ vom 22. Januar 2025 um 06:45**

Moin, ich kann dir aus Erfahrung mit Gas Anlagen sagen .

Schau das der Motor mit Benzin in Ordnung ist und so läuft wie er muss .

Dann lass deine Gasanlage checken , Du schreibst ist erst auf Gas Betrieb zu den Fehlern gekommen, wenn der Motor auf Gas umschaltet und nicht läuft - gleich zurück auf Benzin. Wenn eine Düse nicht arbeitet hast auf einem Zylinder oder evtl. auf der ganzen Seite ( 4 ) ne zu magere Verbrennung. Hab einen AXQ noch rum stehen der hinten recht's ein Pleul aus ne Block gestreckt hat .

---

### **Beitrag von „SMNI5“ vom 29. Januar 2025 um 10:32**

Moin,

du machst mir ja Hoffnung.



So, Motor angefangen zu zerlegen und siehe da, der eine Kettenspanner Bank links oben löst sich auf. Die Kunststoffkufe/ Gleitschiene ist abgenutzt und schon was abgebrochen. Teile zum Glück noch oben gefunden.

Unterdruckschläuche defekt und irgendwelche Schläuche für die Gasanlage sehen nicht mehr so gut aus.

Jetzt zu meinem Problem, wo bekomme ich neue Spanner her.

Haben kompletten Satz bestellt und fehlten die Spanner. Auf Anfrage was damit ist, sind nicht lieferbar und soll wo anders Anfragen.

Viele Ersatzteillieferanten angefragt aber nichts mehr zu bekommen für das Fahrzeug angeblich.

Jemand eine schnelle Lösung oder Idee???

Bin hier gerade am verzweifeln.

Passen die nicht vom anderen V8 von Audi oder ähnliches????

Danke & Gruß