

T-Reg V6 Steuerkette bei 107t km....

Beitrag von „Naico“ vom 9. Mai 2015 um 11:10

Hallo Freunde,

ja, nachdem mein T-reg (EZ 11/2005, Vr6 241PS) 3 Jahre absolut gar nichts hatte, ging bei mir letztens die gelbe Motor Kontrollleuchte an.

Zu dem Zeitpunkt war weder ein Leistungsverlust da, noch irgend etwas anderes, der Motor lief rund, kein rasseln/klackern etc.

Also zu VW in HH Eimsbüttel gefahren - Speicher gelesen - Fehlerbeschreibung: Nockenwellensensor Bank2 sporadisch. Der Servicekollege hat den Speicher gelöscht auf meinen Wunsch hin und er meinte, sollte das erneut vorkommen sollte ich den Wagen mal da lassen. Ich bin dann weitergefahren und nach ca. 3 Wochen und ca. 1200km in dieser Zeit ging die Lampe wieder an.

Wieder zu VW und diesmal sagt der Fehlerspeicher Bank2 statisch, Bank1 sporadisch - ok, der Kollege bei VW sagte, der Fehler sei nicht aussagekräftig, wir sollten einen kleinen Test machen. Also haube auf und im Leerlauf sagte er dann zu mir, ich möge bitte mal auf 1500 u/min drehen, auf 2500, 3000 und 4000 weil er was hören will.... nix.... ok - Speicher gelöscht und er meinte daraufhin, falls es erneut vorkommt, Wagen bei ihm lassen.

Ja, es kam wie es kommen musste, nach 4 Wochen und ca. 2000 weiteren KM war die Lampe wieder an und diesmal sagte der Fehlerspeicher das ein Wert bei einem Ventil unterschritten sei. Der Mechaniker bei VW guckte dann in seiner software nach irgend was und sagte zu mir dann, die Kette sei das Problem (oder der versteller(?) oder ein kettenspanner) - die 1 Nockenwellenkette müsse runter.

15 Stunden Arbeit + Material ca. 2200-2500 €

Ja, schöne schei.....

Es ist ja kein Geheimniss, das der Motor (nicht nur im T-reg) eine "wartungsfreie Steuerkette" hat die dann zwischen 80t und 120t km die grätsche macht. Der Mechaniker sagte halt, das einzige was ihn sehr wundert sei die Tatsache, dass der Motor sowohl im Leerlauf komplett ruhig und unauffällig läuft und das bei keiner der oben genannten Drehzahlen ein rasseln/klackern/schleifen zu hören sei.

Die Frage die sich mir stellt ist, kennt jemand mein beschriebenes Szenario, mit einem Fehler aber keinem hörbaren/beunruhigendem Geräusch und ist das Thema Kette tauschen immer was pauschales bei VW in dem Fall oder könnte ich aus der Nummer noch mit einem blauen Auge rausgehen?

Danke vorab 😞

Beitrag von „abelch“ vom 9. Mai 2015 um 15:50

Ist das wirklich so, dass die Steuerkette oft zwischen 80 und 120 tkm die Grätsche macht?

Beitrag von „Olaf“ vom 11. Mai 2015 um 17:11

Die Steuerkette ist beim V6 ein durchaus bekanntes Problem. Dies wird dadurch noch vergrößert, dass die Steuerkette aufgrund der Einbauweise des Motors hinten liegt und daher zu deren Wechsel der gesamte Motor raus muss.

In diesem Zusammenhang noch eine andere Frage: Bei mir wurde die Steuerkette vor ca 1,5 Jahren gewechselt. Nun stellt sich heraus, dass die Nockenwellen nicht mehr genau eingestellt sind. Der 😊 meint, dass dies an eine Längung der Nockenwellenkette liege. Auf meinen Hinweis, dass die Steuerkette erst gewechselt wurde, wies er mich darauf hin, dass er nicht die "Motorkette" meine, sondern die "Nockenwellenkette".

Gibt es ernsthaft zwei Ketten im Dicken, die sich beide auch noch längen? 🤔🔧

Danke für etwaige Hinweise

Olaf

Beitrag von „coala“ vom 11. Mai 2015 um 17:51

[Zitat von Olaf](#)

[...]Gibt es ernsthaft zwei Ketten im Dicken [...]

Servus Olaf,

ja, es sind zwei Ketten verbaut. Eine Nockenwellensteuerkette und noch eine kürzere zum Antrieb von Öl- und Vakuumpumpe, sowie der Hochdruckpumpe.

Grüße
Robert

Ergänzung: Grad sehe ich, es geht wohl um den Benziner 🛠️ Der hat zwar auch zwei Ketten, aber meine Beschreibung von wegen HD-Pumpe etc. oben stimmt so dann natürlich nicht.

Beitrag von „Naico“ vom 26. März 2016 um 17:42

Nachdem es ein wenig ruhiger wurde, kommt hier ein kleines update.

Inzwischen habe ich 113t km auf der Uhr und die Motorkontroll Leuchte kam im Abstand von 2-4 Monaten mal hoch. Ansonsten keine Einschränkungen beim fahren gehabt.

Ich habe mit einem bekanntem der bei VW arbeitet mal die Blöcke 208 & 209 ausgelesen (Nockenwelle/Kurbelwelle Positionsgeber).

Beide Blöcke zeigten eine Verstellung von -10°

Laut anderer Forenbeiträge, u.a. bei Audi/Seat ist die Kette wohl gelängt und muss gemacht werden. Der letzte kleine hoffnungsschimmer ist, dass der Nockenwellensensor einen an der Klatsche hat, wobei das sehr unwahrscheinlich ist.

15 Stunden + Material ... schöne Scheisse

Beitrag von „eXtremeTK“ vom 26. März 2016 um 22:52

Moin Moin!

Hast den V6 nun schon reparieren lassen? Ich hatte ein ähnliches Problem bei meinem V8. Dieser hat zwar einen Zahnriemen, aber eben auch noch Ketten für z.B. Nockenwellenantrieb.

Bei mir wurden Ketten, Versteller, Kettenspanner, Zahnräder etc... p.p. erneuert. Damit der Preis nicht explodiert, bin ich extra von Bremen nach Herne gefahren.

Du kannst ja mal bei GAG Autogas (Frau Iris Glane) anrufen. Beziehst dich auf den Tobias mit dem V8 Touareg. Sie hat mir bereits diverse Male geholen und stehts extrem günstig und sehr kompetent!

Drücke dir die Daumen!

Tobias

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 25. März 2018 um 10:49

Hallo,

10.000 Dank für den Tröd hier, wollte mir unwissend einen V6 3,2L T1 kaufen. 🙄

Danke für die Infos hier lasse es mal schön sein 🙄 und fahre meinen 2.5RTDI weiter... ich ein Kostenintensives Fahrzeug leider, aber trotz Allem ein geniales Fahrzeug, Geländewagen mit herausragenden Eigenschaften.

Alle 3,2l V6 Fahrer haben mein Mitgefühl.

Grüße

Ranfänger

Beitrag von „Naico“ vom 25. März 2018 um 11:18

[Zitat von 2.5Ranfänger](#)

Hallo,

10.000 Dank für den Tröd hier, wollte mir unwissend einen V6 3,2L T1 kaufen. 🙄

Danke für die Infos hier lasse es mal schön sein 🙄 und fahre meinen 2.5RTDI weiter... ich ein Kostenintensives Fahrzeug leider, aber trotz Allem ein geniales Fahrzeug, Geländewagen mit herausragenden Eigenschaften.

Alle 3,2l V6 Fahrer haben mein Mitgefühl.

Grüße

Ranfänger

Meiner fährt immer noch und hat nun 140t km drauf. Ich habe seitdem das erste mal die MKL hochkam die "Ölkur" aus dem A3 Quattro Forum angewandt. Addinol 5w40 alle 10t km sowie die Motorspülungen von Lambda. Klar, meine MKL geht immer noch nach dem 20 starten wieder an, aber ich lösche den Fehler dann, hab mir mal ein ODB2 Gerät gekauft 😊

Wenn Du einen VR6 kaufen willst, lass vorher die Messwertblöcke 208/209 beim freundlichen auslesen oder bei jemandem der VCDS hat. Das sind die Blöcke die angeben, wie weit die NWV verstellen müssen.

Ab + oder - 8 geht die MKL an. Mein T-reg hat seitdem die MKL das erste mal hochkam -10/-10 was faktisch bedeutet, dass die Ventile "zu spät" schließen. Schlimmer wäre es, wenn ein Wert im Plus und der andere im Minus ist. Aber wie gesagt, mein dicker fährt immer noch und ich bin auch zu geizig jetzt noch 4000€ für die reperatur zu investieren. Zumal es keine Probleme gibt, abgesehen von der nervigen MKL 😊

Beitrag von „2.5Ranfänger“ vom 25. März 2018 um 19:52

Hallo Naico,

wenn es für Dich persönlich paast ok. für mich kein gangbarer Weg, beide V6 waren ohne Doku und unklare Anzahl Vorbeseitzer...

Bei privat gekauft und man hat verloren. Meine Werkstatt hat gesagt, ganz klar Finger weg aber sowas von... ich komme mit den Jungs echt gut klar, aber das Bild welches die gezeichnet haben .. da hatte ich dann bunte Sterne vor den Augen. Nee Nee ich bleibe bei meinen 2.5RTDI...

Grüße

Ranfänger