

# VR6 oberer Kettenspanner prüfen/tauschen?

**Beitrag von „Naico“ vom 26. Juni 2016 um 21:58**

Hallo Leute,

nach wie vor habe ich mein bereits erwähntes Problem mit den Fehlercodes P1347 / 17755 (Nockenwellensensor Bank bla usw).

Das da was nicht mit der Steuerkette stimmt ist soweit klar, allerdings hab ich in einem US Forum gelesen, dass man probieren kann, den oberen Kettenspanner zu prüfen / zu bearbeiten, bevor man den ganzen Motor ausbaut. Es kann halt gut sein, dass der Kettenspanner nicht mehr richtig druck aufbaut und daher die Kette dann nicht auf Spannung bekommt.

Ausserdem sagte man mir, man könne den wohl nicht einfach wechseln, da man sonst die Gleitschiene mit tauschen muss, was wiederum nicht so einfach geht.

Also müsste man den oberen Kettenspanner ausbauen, mit einer "Öl-Kur" behandeln / entlüften und hoffen, dass der wieder funzt. Falls dem so ist, hätte jemand dafür ein paar Tips für mich? Mein Bruder ist gerade ausgelernter KFZ mechatroniker bei VW, möchte aber ein paar Tips von erfahrenen Schrauben haben um da ran zu gehen.

Ich bin für alle Ratschläge und Ideen sehr dankbar!

---

**Beitrag von „donadi“ vom 27. Juni 2016 um 09:29**

Hallo Naico,

schaue dir mal das hier an: <https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...nspanner-V6-TDI>

Ich denke nicht dass deine Fehlermeldung mit dem Spanner zu tun hat. Die Spanner Problematik ist eher kosmetischer Natur und äußert sich nur durch Rasseln bei Motorstart nach längerem Stand, wenn es Kalt, ist bei Vollmond.

---

**Beitrag von „Patty“ vom 27. Juni 2016 um 11:17**

Wie fast jedes Mal wenn jemand mit VR6-Problemen kommt, wird ihm was zum V6 TDI verlinkt 😞

Die Motoren haben nichts gemeinsam, ausser das sie 6 Zylinder haben.

Was sagen MWB 208/209?

Wenn OK, würd ich als erstes die Hallgeber der Nockenwellensensoren vertauschen und schauen wie sich die Werte 208/209 verändern oder der besagte Fehler von der einen Bank zur anderen wandert.

Dann den defekten Hallgeber wechseln und wahrscheinlich wars das schon.

Wenn Werte 208/209 beide zu hoch= Kette wirklich gelängt, da braucht am Kettenspanner nicht mehr rumprobiert werden.

Wenn Kette wirklich gelängt, alles halb so schlimm, viele freie bauen den Motor für 1000 ein und aus, Kette/Spanner kosten fast nix. Die NWS oder Steuergehäuse tauschen ist unnötig, solange keine Leckage der NWS vorliegt, das Steuergehäuse keine Riefen hat und die Ventile im Steuergehäuse arbeiten, kann man mit Batterie prüfen.

---

### **Beitrag von „donadi“ vom 27. Juni 2016 um 11:45**

Vielleicht weil die meisten einfach davon ausgehen (wie ich auch) dass sich jemand verschrieben hat. Die 1% VR6 Fahrer müssen wohl damit leben 😊

---

### **Beitrag von „Naico“ vom 27. Juni 2016 um 18:59**

Sorry Donadi, hätte dazu schreiben solle dass es der Benziner ist 😊

Hi Patty, MWB208/209 sagen beide -10

Soweit ich informiert bin, würde sich eine gelängte Kette dadurch bemerkbar machen, dass die Werte "auseinander laufen" also z.b. 208 = -8 und 209 = +8

Dadurch dass beide Werte gleich sind, also -10 in meinem Fall, habe ich vermutet, dass die Kette nicht gelängt ist, aber halt nicht auf Spannung kommt. Die Idee des oberen Kettenspanners wäre halt ein Versuch, da man diesen wohl prüfen/bearbeiten kann, ohne den Motor auszubauen.

Ist da evtl die Gleitschiene abgefräst ?

---

**Beitrag von „Naico“ vom 27. Juni 2016 um 19:04**

anbei das Messprotokoll 😞

---

**Beitrag von „Naico“ vom 2. Juli 2016 um 08:15**

Schieb....