

Mysteriöses Start- / Leerlaufproblem 3.2 V6 BMX

Beitrag von „mytreg“ vom 13. Februar 2017 um 19:21

Hallo zusammen, ich habe da ein Problem, bei dem ich einfach nicht mehr weiter komme und Eure Hilfe bräuchte.

Mein Dicker, ein Ami mit ca 120.000 km auf der Uhr, hat ein seltsames Start- und Leerlaufverhalten, das ich mal versuche zu beschreiben:

Der FEHLER ist sehr schlechtes Anspringen (nur mit Gas) und ein sehr unrunder sägender Leerlauf mit rauhem, nagelnden Motorgeräusch.

Der Fehler KOMMT, wenn man den Motor kurz nach dem Starten ausmacht und wieder neu startet (z.B. morgens kurz beim Bäcker anhalten).

Der Fehler BLEIBT, wenn man den Motor in diesem Zustand stehen lässt, auch über Nacht bestehen.

Der Fehler GEHT, wenn man den Motor so ruckelnd warm fährt (kostet Überwindung!) und "im Guten" abstellt.

Folgendes wurde schon gemacht:

- neue Kerzen
- neue Zündspulen
- neue Batterie
- neuer Luftfilter
- Luftmassenmesser probeweise getauscht
- Drosselklappe begutachtet und überprüft --> sauber und frei beweglich
- Kurbelgehäuseentlüftungsventil und - Heizung überprüft --> Membrane intakt
- Unterdruckschläuche begutachtet --> keine Löcher / Marderbisse
- Stecker und Kabel begutachtet --> nichts auffälliges gefunden
- Temperaturgeber in VCDS ausgelesen --> sind plausibel
- MWB 208 / 209 ausgelesen --> -1°KW / 0°KW
- Fehlerspeicher MSG ausgelesen --> "Zündaussetzer auf allen Zylindern, sporadisch"

Dinge die mir nicht klar sind oder auffällig erscheinen:

Im Fehlerfall läuft die elektrische Unterdruckpumpe für den BKV sehr lange mit --> Deutet das eventuell doch auf ein Leck im Unterdrucksystem hin?

Am Öleinfülldeckel herrscht starker Unterdruck, wenn ich ihn im Lauf öffne. Insbesondere bei kaltem Motor.

--> Ist das normal, dass der so stark angesaugt wird?

Der Fehler verschwindet, wenn man ihn im Stand warm laufen lässt, nicht von selbst.

--> Der Motorlauf wird wenn er auf Betriebstemperatur kommt gleichmäßiger, aber immer noch sehr rauh und nagelnd.

--> Ein Neustarten des Motors in diesem Zustand lässt ihn wieder rund laufen, als wäre nie etwas gewesen.

Ich bin mit meinem Hobbyschrauberlatein fast am Ende, scheue aber den Werkstattbesuch, weil ich relativ sicher bin, dass ich dort nur viel Geld lasse für wilde Teiletauscherei ohne Effekt.

Habt ihr noch eine Idee, was ich überprüfen könnte?

Mich macht dieses "digitale" Verhalten des Fehlers stutzig. Geht oder geht nicht.

Als ob etwas klemmt / hängt.

Die Nockenwellenversteller vielleicht? Macht das Sinn?

Oder irgendein Magnetventil?

Gibt es da Kandidaten, die ich überprüfen könnte?

Würde mich sehr über Eure Hilfe freuen.

Gruß, Frank

Beitrag von „mark1“ vom 13. Februar 2017 um 19:51

Puh- das ist ja mal `ne Denksportaufgabe..

Der Fehler ist auf allen Zylindern=> Fehlerursache kommt also von etwas "Zentralem"

Nockenwellenversteller können es eigentlich nicht sein, da sie sich erst mit verändernder Drehzahl "einschalten", selbst wenn sie irgendwo hängen, muss es eine Drehzahl geben wo es passt..

Zündanlage ist ersetzt- bestehender Fehler unwahrscheinlich

zwei weitere Dinge braucht ein Benziner zum Laufen: Luft und Sprit

Luftführung ist überprüft- bleibt die Benzinzufuhr => Hat die Pumpe genügend Druck?

Hat der 3.2er eine dynamische Leerlaufregelung wie der Diesel? Auslesbar mit VCDS? Schon geprüft?

Der Unterdruck am Öleinfüllstutzen macht mich noch stutzig, da dürfte eigentlich nur ein Überdruck ("Blow") bei verschlissenen Zylindern sein, im Normalfall sollte da weder Über- noch Unterdruck sein...

Eine weitere Fehlermöglichkeit wäre die Elektrik: Stichwort "Masseproblematik" (hauptsächlich Korrosion des Massekabels Motor-Karosserie)

Gruss
Mark

Beitrag von „mytreg“ vom 13. Februar 2017 um 20:41

Ja, das ist echt eine harte Nuss.

Wäre gut, wenn vielleicht noch jemand etwas zum Thema Unterdruck am Öldeckel sagen könnte.

Vielleicht ist das ein Ansatzpunkt.

Elektrik allgemein hatte ich auch schon ins Auge gefasst, daher die nagelneue Batterie. Masseband müsste ich mal suchen wo das ist. Sieht man das von oben, oder muss der Unterfahrschutz ab?

Benzindruck kann ich selbst nicht prüfen. Weiß nicht, ob der schon auslesbar ist beim Touareg.

Bei allen Vermutungen, die ich so anstelle, macht mir dieses warm / kalt Abstellverhalten immer irgendwie

einen Strich durch die Logik: Kalt abgestellt -> Mist. Warm abgestellt -> Gut.

Egal wieviel Zeit dann bis zum nächsten Start vergeht.

Beitrag von „mark1“ vom 13. Februar 2017 um 20:58

Hast `ne PN

Gruss
Mark

P.S.: Masseband ist am rechten Kotflügel-Längsträger (von unten erreichbar) ca. auf Höhe des Rades

Beitrag von „mytreg“ vom 14. Februar 2017 um 14:26

Jemand eine Idee wo bei meinem Motor das "Magnetventil 1 für Aktivkohlefilter N80" körperlich zu finden ist?

Würde das gern mal überprüfen.

Bei den Reparaturanleitungen aus Erwin sind die Einbauorte leider manchmal nicht ersichtlich.

Beitrag von „BigGreen“ vom 1. November 2018 um 14:17

Hallo Mytreg,

ich habe nun exakt das gleiche Problem und wollte anfragen, ob eine Lösung gefunden wurde und wenn ja, welche???

Bitte gebt mir eine Antwort.

Vielen Dank!!!

VG Paul

Beitrag von „treglover“ vom 23. Januar 2019 um 11:01

Ich bin der Sache leider immer noch nicht auf die Schlichte gekommen.

Du, Paul?

Beitrag von „ch fan“ vom 7. Februar 2019 um 21:17

Hoi Frank habe genau das selbe Problem seid 6 jahren spar dein geld für das bischen bezin für den warmlauf !!!!!!!! Habe über die zeit ca. 1900 sfr ausgegeben für teile hat nichts gebracht läuft auch so

wenn man weis wie habe 364 000 tkm auf der uhr und er läuf immer noch !

Ig Heiko

Beitrag von „mytreg“ vom 14. Juni 2019 um 08:45

Hallo zusammen, ich habe schon seit langer Zeit (ab km-Stand 60.000 bis jetzt ca. 120.000) ein Problem mit dem Kaltstart, dass ich hier schon einmal beschrieben habe:

<https://www.touareg-freunde.de/showthread.php...blem-3-2-V6-BMX>

Ich habe auch nach viel Leserei und Sucherei am Auto immer noch keine Lösung dafür gefunden.

Nur, dass ich damit wohl nicht der einzige bin.

Warum ich einen neuen Thread dazu aufmache?

Ich habe kürzlich folgende neue Erkenntnis dazu gewonnen:

Wenn ich im kalten Zustand NUR die Zündung ein paar Mal ein- und wieder ausschalte (2-3 mal reicht)

und dann einen Startversuch unternehme, läuft der Motor sehr unrund, nimmt schlecht Gas an und ist

kurz vorm Absterben. MIL geht irgendwann an und Fehlerspeicher sagt nur "Zündaussetzer auf allen Zylindern".

Das Problem löst sich nur, durch Warmfahren und warm wieder abstellen.

Wenn ich ihn direkt beim ersten Mal starte läuft er rund und schnurrt wie ein Kätzchen.

Aufgefallen war mir dies, als ich neulich abends kurz draußen war und nur mit VCDS was ausgelesen habe,

ohne ihn zu starten. Am nächsten Morgen sprang er dann schon schlecht an und schüttelte sich wieder.

WAS kann da beim bloßen Ein- und Ausschalten der Zündung passieren, dass ihn so aus dem Takt bringt?

Je öfter man die Zündung im kalten Zustand ein- und ausschaltet vor dem eigentlichen Start, desto schlimmer

wird das Startverhalten und desto länger dauert es bis es beim Warmfahren wieder weg geht.

Mich lässt das Thema nicht in Ruhe und ich möchte meinen Dicken gerne noch lange fahren.

Hoffentlich kommen wir der Sache zusammen irgendwann noch auf die Schliche.

Gruß, Frank

Beitrag von „coala“ vom 14. Juni 2019 um 09:31

Servus,

Thema bereits existent --> zusammengeführt. Bitte kein Crossposting, das erhöht weder die Aufmerksamkeit noch ist es der Übersichtlichkeit förderlich, wenn ein und dasselbe Problem in mehreren Themen diskutiert wird.

Danke und Grüße

Robert