

Startschwierigkeiten mit leerem Tank

Beitrag von „frettchenmann“ vom 4. April 2018 um 21:28

Hallo. Wenn der Tank so ca im unteren Viertel ist, benötigt der GÜLLESCHLEPPER 3 Sekunden länger zum Starten. Der Verdacht liegt nahe, dass die Dieselleitung irgendwie Luft zieht und dabei leer läuft.

Hab heute mal auf Undichtigkeiten der Kraftstoffleitungen im Motorraum geprüft. Dofferweise war das nachm VOLLTANKEN. Mir ist mir aber nichts Verdächtiges aufgefallen, das irgendwo an den Schellen Dieselflecken wären. Noch dazu sieht man ja bei der durchsichtigen Rücklaufleitung zur Commonrail Pumpe relativ gut ob Blasen vorbei ziehen. Leider nein. Gibt es irgendwelche verdächtige Stellen wo Luft bevorzugt gezogen wird?

Motor 3.0 V6 TDI BKS. Laufleistung 150 tkm. Injektoren sind alle laut VCDS im grünen Bereich.

Beitrag von „Basti46120“ vom 9. April 2018 um 11:56

Zitat von frettchenmann

Hallo. Wenn der Tank so ca im unteren Viertel ist, benötigt der GÜLLESCHLEPPER 3 Sekunden länger zum Starten. Der Verdacht liegt nahe, dass die Dieselleitung irgendwie Luft zieht und dabei leer läuft.

Hab heute mal auf Undichtigkeiten der Kraftstoffleitungen im Motorraum geprüft. Dofferweise war das nachm VOLLTANKEN. Mir ist mir aber nichts Verdächtiges aufgefallen, das irgendwo an den Schellen Dieselflecken wären. Noch dazu sieht man ja bei der durchsichtigen Rücklaufleitung zur Commonrail Pumpe relativ gut ob Blasen vorbei ziehen. Leider nein. Gibt es irgendwelche verdächtige Stellen wo Luft bevorzugt gezogen wird?

Motor 3.0 V6 TDI BKS. Laufleistung 150 tkm. Injektoren sind alle laut VCDS im grünen Bereich.

Vielleicht ist die Dieselpumpe defekt. Denn wenn er keine Luft zieht, könnte ich mir nur vorstellen, dass der Motor zu wenig Kraftstoff bekommt. Das Phänomen tritt nur bei eher leerem Tank auf?

Beitrag von „pilot_flying“ vom 9. April 2018 um 12:06

Also was mir in diesem Zusammenhang aufgefallen ist:

Wenn mein Tank relativ leer ($<1/4$) ist und ich nach dem Aufschließen die Fahrertür öffne höre ich sehr deutlich eine (Diesel-?)Pumpe gluckern und das klingt dann auch so als ob da Luft durchgeht. Sobald der Tank wieder gefüllt ist, ist das Phänomen weg. Ich kann allerdings keine erhöhten Startzeiten beobachten.

Beitrag von „Basti46120“ vom 9. April 2018 um 12:22

[Zitat von pilot_flying](#)

Also was mir in diesem Zusammenhang aufgefallen ist:

Wenn mein Tank relativ leer ($<1/4$) ist und ich nach dem Aufschließen die Fahrertür öffne höre ich sehr deutlich eine (Diesel-?)Pumpe gluckern und das klingt dann auch so als ob da Luft durchgeht. Sobald der Tank wieder gefüllt ist, ist das Phänomen weg. Ich kann allerdings keine erhöhten Startzeiten beobachten.

Ist bei mir auch so. In der Werkstatt bei VW hatten sie mir mal bei gesagt, dass dies bei dem Fahrzeug ganz normal ist. Da bereitet der sich auf den Start vor. Ist sowohl bei Kalt- als auch bei Warmstart. Jedoch springt mein Motor immer super an und läuft auch sofort ruhig.

Ich nehme aber an, dass wenn Startschwierigkeiten sind, wirklich etwas mit der Zuleitung nicht passt oder ab auch, dass vielleicht einige Injektoren nicht ganz mit Kraftstoff versorgt werden. Die Injektoren selbst scheinen ja zu funktionieren, wenn bei vollem Tank dieses Problem nicht besteht.

Beitrag von „Todi“ vom 9. April 2018 um 14:32

[Zitat von Basti46120](#)

Vielleicht ist die Dieselpumpe defekt.[...]

Servus zusammen,

bitte denk bei der Fehlersuche daran dass der T1 2 Kraftstoffpumpen im Tank verbaut hat (rechts/links). Diese 2 Pumpen haben unterschiedlich lange Ansaugflansche, so dass eine den Diesel bei Tankbefüllung über 1/2 fördert, die andere entsprechend bei Tankbefüllung unter 1/2. Bei anschalten der Zündung springen normalerweise beide Pumpen kurzfristig an und die "nicht benötigte" wird dann nach ca. 3 Sekunden wieder deaktiviert.

Da diese Zeitspanne in etwa deinem Problem entspricht würde ich hier zuerst nach dem Fehler suchen. Entweder ist die Pumpe für die untere Tankhälfte altersschwach oder die Ansteuerung/das Zusammenspiel beider Pumpen funktioniert nicht korrekt.

ich weiß leider nicht mehr genau, welche Seite für oben/unten zuständig ist bzw. ob und wie die beiden Pumpen miteinander verbunden sind. Vielleicht meldet sich ja noch jemand zu dem Thema der es genauer weiß.

Gruß
Todi

Beitrag von „frettchenmann“ vom 17. April 2018 um 13:27

ev. bin ich bei der Fehlersuche an das druckhalteventil in der rücklaufleitung hängen geblieben.

das soll 10 bar restdruck im System halten, welches die piezo-injektoren als steuerdruck benötigen.

wenn das w.o. gibt, dann dauerts auch länger, bis die hd pompe den druck aufgebaut hat, bis der Motor startet.

ebenso läuft der Motor dann am stand unruhig, wenn er kalt ist. => selbiges hab ich an meinem kackfass beobachten können.

hat ev. jemand mit dem bauteil schon mal Probleme gehabt?

<https://www.motor-talk.de/forum/aktion/A...chmentId=701134>

für die lesefaulen, seite 21

kacke ist, dass es das scheiss teil nicht einzeln gibt, sondern nur als gesamte leckölleitung, bzw kraftstoffrücklaufleitung zu kaufen gibt.

kostet dann geschmeidige 270€.

irgendwie nervt mich die karre schon wieder.

gekauft und nur Scherereien

Habe nun schon 2 pläne ins auge gefasst:

-->die mühle verhökern und ein anderer soll sich um den haufen kümmern

-> oder fahren bis ich liegen bleibe

werde 2teres in auge fassen. brauch den gülleschlepper noch zum haus bauen / hänger ziehen