

P2011 trotz neues Saugrohrteils

Beitrag von „Basti46120“ vom 23. September 2020 um 15:31

Hallo Leute!

Ich habe nun die komplette Ansaugbrücke abgebaut, neu gemacht, Klappen neu.

Alles hatte sehr viel Spiel, jetzt gar kein Spiel mehr.

Wenn der Motor läuft, ist kein Fehler im Speicher. Schalte ich nur die Zündung ein, ist der Speicher wieder mit dem P2011 belegt. Ohne zu löschen ist er bei laufendem Motor wieder weg.

Ausgelesen mit einem kleinen Gerät. Noch nicht mit VCDS.

Was kann das sein? Wer kann mir hier Abhilfe schaffen?

Liebe Grüße

Beitrag von „MaxDerNeue“ vom 23. September 2020 um 16:19

Du hast die Drossel Klappe gewechselt ?

Villeicht liegt es auch an dem Stromkreislauf das er nicht Richtig läuft, es kann auch sein das dein AGR dicht ist. 🤔

Beitrag von „Basti46120“ vom 23. September 2020 um 16:37

Nachträglich noch die Informationen zu meinem Fahrzeug: T1, 3.0 TDI, Baujahr 2004, Modelljahr 2005.

Drosselklappe hab ich natürlich auch gereinigt, Drallklappen erneuert (darunter versteckt sich der Fehler!), genauso wie Ansaugbrücke gereinigt, AGR Ventil ist nicht dicht, habe ich auch gereinigt.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 23. September 2020 um 16:49

Hi Basti

Es kann auch sein, dass die Stellmotoren einen weg haben. Und dann nützen die neuen Klappen nichts. Das ist jetzt aber nur ein "wild guess".

Hast Du noch nen anderen Fehlercode? Unter P2011 finde ich nix.

Lass von Dir hören.

Beitrag von „Basti46120“ vom 23. September 2020 um 16:57

Hallo!

Guter Ansatz mit den Stellmotoren. Die andere Bank hatte tatsächlich einen kaputten Stellmotor vor ca 2 Jahren. Habe alle beide neu gemacht. Habe die neuen auch untereinander getauscht, der Fehler wandert nicht mit, bleibt bei Bank 2, daher gehe ich davon aus, dass ich die Stellmotoren ausschließen kann.

Ein anderer Fehlercode liegt (zum Glück) nicht vor.

Beitrag von „Basti46120“ vom 28. September 2020 um 12:11

Hallo Leute!

T1, 3.0 V6 TDI

Habe das Saugrohr-Unterteil auseinander gebaut, neu gemacht. Fehler war paar Tage weg, jetzt wieder da. Es ist alles neu, alles sauber, obwohl „Unterer Anschlag nicht erreicht wird“ angezeigt wird.

Wer kann helfen?

Oder muss man den Fehler in VCDS löschen? Verwende nur ein mobiles Teil.

Bitte um eure Hilfe!

Liebe Grüße

Beitrag von „coala“ vom 28. September 2020 um 12:29

[Zitat von Basti46120](#)

[...] Habe das Saugrohr-Unterteil auseinander gebaut, neu gemacht. Fehler war paar Tage weg, jetzt wieder da. [...]

Servus Basti,

habe dein neues Thema (zur immer noch gleichen Sache/Fehlermeldung...) hier eingegliedert, weil das sonst nun schon das dritte Thema zur selben Thematik wäre. Bitte nicht wegen jeder einzelnen Schraube ein eigenes Thema starten, das macht es nicht übersichtlicher und die Historie, was schon alles gemacht wurde, die geht auch verloren.

Danke und Grüße

Robert

Beitrag von „Basti46120“ vom 28. September 2020 um 12:48

[Zitat von coala](#)

Servus Basti,

habe dein neues Thema (zur immer noch gleichen Sache/Fehlermeldung...) hier eingegliedert, weil das sonst nun schon das dritte Thema zur selben Thematik wäre. Bitte nicht wegen jeder einzelnen Schraube ein eigenes Thema starten, das macht es nicht übersichtlicher und die Historie, was schon alles gemacht wurde, die geht auch verloren.

Danke und Grüße

Robert

Ok danke!

Weißt du vielleicht einen Lösungsansatz zu meinem Problem?

Llebe Grüße

Beitrag von „coala“ vom 28. September 2020 um 13:09

[Zitat von Basti46120](#)

[...] Weißt du vielleicht einen Lösungsansatz zu meinem Problem? [...]

Servus,

ich selber arbeite mit VCDS, dein (kleines) System kenne ich leider nicht. Liest sich wortwörtlich genommen wie eine elektrische Unterbrechung, aber ob das dann wirklich so umgesetzt ist von den Texten, ist zumindest fraglich. Sorry, da muss ich passen...

Grüße

Robert

Beitrag von „Basti46120“ vom 28. September 2020 um 16:28

Na der Fehler ist der typische „Unterer Anschlag konnte nicht erreicht werden.“

Beitrag von „micha912“ vom 28. September 2020 um 17:20

Dann lösche doch den Fehler erst mal, um das auszuschließen. Hängt an den Klappen ein Poti oder was meldet den Fehler? Ggf. muss da auch ne Grundeinstellung durchgeführt werden nach der Reparatur? Nur so ein Ansatz....

Beitrag von „Basti46120“ vom 28. September 2020 um 20:01

Ok ich versuche es so zu erklären, dass es jeder versteht:

Nach der Reparatur hab ich den Fehler gelöscht, da hatte alles funktioniert. Jetzt nach ca 5 Tagen kam der Fehler, lässt sich aber nicht mehr löschen.

Ob da an den Klappen ein Poti dranhängt kann ich nicht sagen. Es ist alles neu, das Gestänge, die Klappen, der Stellmotor...

Der Freundliche meinte ja ein anlernen wäre nicht notwendig. Dass der Fehler jetzt aber einige Tage lang durchgehend weg war, der Speicher leer war und jetzt der Fehler „unterer Anschlag nicht erreicht.“ wieder da ist, sich aber nicht löschen lässt ist sehr seltsam. Ich hoffe ich hab die Problematik gut geschildert.

Weiß jemand weiter?

Beitrag von „Basti46120“ vom 28. September 2020 um 21:40

Update:

Bin jetzt von der Arbeit zum Auto: Zündung ein, Fehler gelöscht, ließ sich löschen, kein Fehler bei erneuter Abfrage und dann funktionierte die ganze Fahrt lang das Gestänge. Hab ich so getestet: wenn man versucht den Stellmotor zu bewegen, gibt er elektronisch Widerstand, wenn ein Fehler abgelegt ist, kann man den Stellmotor so bewegen, als wäre er stromlos.

Hat bei der Fahrt wie gesagt super funktioniert, alles kein Problem.

Ich komme heim, lasse den Motor laufen, frage den Speicher ab: leer.

Ich stelle den Motor ab, schalte die Zündung ein, Fehler „Unterer Anschlag wurde nicht erreicht.“ wurde abgelegt.

Was soll ich tun? Wer hat Vorschläge? Einmal funktioniert alles problemlos? Dann schiebt er Fehler ... es ist alles komplett neu...

Bin verzweifelt.

Liebe Grüße

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. September 2020 um 20:54

Update:

Habe heute den Fehlerspeicher ausgelesen. Als Fehler stand: Saugrohrklappe unterer Anschlag nicht erreicht. Die Werte habe ich auch erfasst: Sollwert ist 88%, Istwert ist 80%. Das erklärt den Fehler, weil das Steuergerät die Differenz als zu groß einstuft.

Ich habe allerdings den Stellmotor original neu, das Saugrohrteil, sowie das Gestänge erneuert. Es befindet sich also kein Schmutz oder Ablagerungen drinnen, genauso ist das Spiel im Gestänge komplett weg. Das war vorher extrem, nach dem Ausbau, alles so wie es sein soll.

Frage: Wer kann mir da helfen? Mal ist der

Fehler da, mal ist der Speicher komplett leer, ohne dass ich was getan habe. Muss ich den Stellmotor mit dem VAS 6395 anlernen, oder was soll ich tun?

Bitte um eure Hilfe!!!

Beitrag von „Goka“ vom 1. Oktober 2020 um 11:32

Hallo Basti,

ich bin kein Automechaniker, denke aber gern mal mit, weil ich auch zunächst immer selbst versuche zu reparieren.

Manche Fehler werden erst als solche abgespeichert und angezeigt wenn sie ein paar mal auftauchen.

Vermute die Grundeinstellung der Klappen ist nicht richtig - und die Abweichung von Soll- und Ist- wird aber nicht sofort gemeldet.

Hast Du VCDS im Einsatz? Vielleicht gibt es dort eine Grundeinstellung dazu, ist ja manchmal sehr versteckt in VCDS.

In der Anleitung zum CAS Motor wird allerdings keine Grundeinstellung erwähnt.

Früher wurde ja viel an den Klappen repariert beim BKS Motor - vielleicht kann ja jemand von "Früher" was dazu sagen?

Mit dem CAS Motor sind die Klappen ja nun unauffällig.

Gruss Volker

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 1. Oktober 2020 um 12:01

Hi Volker

Wenn ich das BJ richtig interpretiere, dann hat er keinen CAS- Motor, sonder den älteren 225PSer. (Ist das der BKS?)

Wenn ich es richtig im Kopf hab, kam der CAS Motor zum Modelljahrwechsel 2007.

Schöne Grüsse

Beitrag von „Basti46120“ vom 1. Oktober 2020 um 14:42

Ja es ist BJ 2004, also der BKS Motor.

Und es stimmt auch, dass der Fehler erst ein paar Mal auftreten muss, bis die Motorkontrollleuchte erscheint.

Allerdings was ich erstaunlich finde ist, dass sich der Fehler jetzt täglich selbst löscht. Wenn ich dann den Motor nach einer Fahrt kurze Zeit später wieder anlasse, ist der Fehler da. Über Nacht abgestellt und am nächsten Tag wieder gestartet, ist der Speicher leer.

Wie auch immer - mit VCDS kann man die Stellmotoren nicht einstellen sondern nur deren Position abfragen bzw Soll- und Ist-Werte abfragen. Die Einstellung kann meines Wissens nach nur mit dem VAS 6395 erfolgen, was wiederum bedeutet, dass ich dem Freundlichen einen Besuch abstatten kann.

Weiß jemand noch eine andere Möglichkeit, außer dem VAS 6395?

Danke schon vorab für eure Rückmeldungen!

Beitrag von „Basti46120“ vom 14. Oktober 2020 um 21:36

Weiß niemand etwas darüber? Hatte noch niemand hier diese Situation?

Beitrag von „MEtouareg86“ vom 15. Oktober 2020 um 14:19

Leider kann ich dir da nicht helfen. Hast du nur den Fehler P2011? Oder wie ich mit Kombi P0401.

Kannst du mir vielleicht sagen welche Seite Bank 2 beim Dicken ist.

Mit freundlichen Grüßen

Beitrag von „coala“ vom 15. Oktober 2020 um 14:23

[Zitat von MEtouareg86](#)

[...] Kannst du mir vielleicht sagen welche Seite Bank 2 beim Dicken ist. [...]

Servus,

wenn du *vor* dem Auto stehst und bei geöffneter Motorhaube auf den Motor schaust, dann ist links (Beifahrerseite) die Zylinderbank 1, auch als A bezeichnet, rechts entsprechend 2 (B) auf der Fahrerseite.

Grüße

Robert

Beitrag von „MEtouareg86“ vom 15. Oktober 2020 um 17:48

[Zitat von coala](#)

Servus,

wenn du *vor* dem Auto stehst und bei geöffneter Motorhaube auf den Motor schaust, dann ist links (Beifahrerseite) die Zylinderbank 1, auch als A bezeichnet, rechts entsprechend 2 (B) auf der Fahrerseite.

Grüße

Robert

vielen lieben Dank das hilft mit echt weiter.

Grüße zurück

Beitrag von „Basti46120“ vom 26. Oktober 2020 um 09:37

[Zitat von MEtuareg86](#)

Leider kann ich dir da nicht helfen. Hast du nur den Fehler P2011? Oder wie ich mit Kombi P0401.

Kannst du mir vielleicht sagen welche Seite Bank 2 beim Dicken ist.

Mit freundlichen Grüßen

Ich habe nur den Fehler P2011.

Beitrag von „Basti46120“ vom 29. Oktober 2020 um 10:27

Update:

Habe mir ein VAS 6395 ausgeborgt, legal und zahlte natürlich dafür. Also original und alles gut.

Ganz optimistisch ging ich an die Sache ran in dem Glauben, dass es mit den Fehler Codes dann vorbei sei.

Zuerst testete ich das Steuergerät, da bekam ich schon ein „OK“. Sicherheitshalber lernte ich den Stellmotor neu an, auch danach verlief ein Test mit dem Ergebnis „OK“.

Ich startete den Motor und dann war auch kein Fehlerspeicher hinterlegt, bzw. wenn ich das Gestänge bewegen wollte, kam mir Gegendruck entgegen, also arbeitete alles so wie es sein soll.

Kaum stellte ich den Motor ab, schaltete die Zündung ein, machte eine Abfrage des Fehlerspeichers, war der Fehler P2011 wieder da und auch der Stellmotor der Saugrohrklappe war stromlos, ich konnte somit das Gestänge ohne Widerstand bewegen.

Was soll ich tun? Stellmotor 2x neu von VDO gekauft, Saugrohr Unterteil erneuert, sowie alles gereinigt.

Kurzum: es sind alle Teile, die damit zu tun haben von mir in originaler Qualität erneuert bzw. gewechselt worden. Es ist wirklich alles neu, rußfrei und sauber, hin und wieder ist der Fehlerspeicher ohne mein Zutun ohne Eintrag. Aber eben nur hin und wieder.

Jetzt habe ich das offiziell mit VAS angelernt - alles beim Alten. Selbst der Kabelbaum wurde schon durch gemessen. Keine Auffälligkeit. Was soll ich denn bitte noch tun?!

Ich bin mit meinem Latein wirklich am Ende

Beitrag von „pe7e“ vom 29. Oktober 2020 um 11:10

Hallo Basti,

wenn ich mit meinem Latein am Ende bin, trete ich den Besuch des Freundlichen an...

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 29. Oktober 2020 um 12:35

[Zitat von pe7e](#)

Hallo Basti,

wenn ich mit meinem Latein am Ende bin, trete ich den Besuch des Freundlichen an...

Gruß Peter

Hallo Peter!

Da war ich schon, die haben mir extra nochmals den Reparatursatz bestellt, also nochmals das Gestänge getauscht, sowie auch alle anderen Teile, komplettes Saugrohr, neuer Stellmotor.

Sie haben gemeint das einzige was sie noch probieren würden, wäre mit VAS den Stellmotor anlernen. Das hab ich jetzt ja getan, nur eben dass das VAS meldet, dass alle Soll- und Ist-Werte übereinstimmen und alles ok ist.

Der Freundliche weiß auch nicht weiter. Aber auf Verdacht mal den ganzen Kabelbaum tauschen ist ja auch sehr heftig und eine heftige Kostenfrage.

Das Kabel wurde durchgemessen und es wurde nichts festgestellt, was den Betrieb hindern könnte.

Sonst noch jemand Vorschläge?

Interessant ist ja nur, dass das VAS 80% meldet bei Ist und Soll und bei VCDS hab ich 80% und 88%. Siehe Fotos.

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

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

Beitrag von „pe7e“ vom 29. Oktober 2020 um 13:48

Hi,

bei einen neuen sauberen System ist 80% zu gering. Da stimmt was nicht. Sobald diese 80 % mehrmals unterschritten werden kommt der Fehler. Da ist entweder was falsch eingebaut oder was falsch angelernt.

Gruß

Beitrag von „Basti46120“ vom 29. Oktober 2020 um 16:24

[Zitat von pe7e](#)

Hi,

bei einem neuen sauberen System ist 80% zu gering. Da stimmt was nicht. Sobald diese 80 % mehrmals unterschritten werden kommt der Fehler. Da ist entweder was falsch eingebaut oder was falsch angelernt.

Gruß

Hallo!

Danke für deine Antwort. Aber das Gerät VAS fährt nur bis 80% und es werden 79,8% erreicht und dann kommt am Display „OK“.

Beitrag von „Basti46120“ vom 29. Oktober 2020 um 20:40

Die 80% -> 88% Differenz waren vor dem Wechsel auf eine neue Saugbrücke.

Beitrag von „pe7e“ vom 30. Oktober 2020 um 06:12

Hallo Basti,

und was sind jetzt die aktuellen Werte?

Wenn ich mich recht entsinne soll ein Wert bei 0 - 3 % und die beiden anderen bei <85% ...

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. Oktober 2020 um 09:47

[Zitat von pe7e](#)

Hallo Basti,

und was sind jetzt die aktuellen Werte?

Wenn ich mich recht entsinne soll ein Wert bei 0 - 3 % und die beiden anderen bei <85% ...

Gruß Peter

Das poste ich hier, sobald mein Laptop wieder funktioniert und ich VCDS nutzen kann.

Beitrag von „Basti46120“ vom 1. November 2020 um 19:27

[Zitat von pe7e](#)

Hallo Basti,

und was sind jetzt die aktuellen Werte?

Wenn ich mich recht entsinne soll ein Wert bei 0 - 3 % und die beiden anderen bei <85% ...

Gruß Peter

Hallo Peter!

Hier die aktuellen Werte. Ich habe das mit vcds ausgelesen. Wenn ich den Fehler lösche, kommt er wieder.

Interessanterweise lässt sich mit dem VAS Tester aber kein Fehler erkennen. Da schreibt er alles ok.

Ich steh echt an.

Wenn ich den Stellmotor über vcds ansteuern möchte, steht bei dem 2. wert immer 89,2% und bei dem Anderen immer alternierend 20 % oder 80%.

Wenn ich den Stellmotor der anderen Seite teste, dann stimmen soll und ist wert immer überein.

Weiß noch jemand weiter?

Beitrag von „pe7e“ vom 1. November 2020 um 19:48

Hallo,

wenn die Stellmotoren baugleich sind, dann kannst du sie ja gegenseitig tauschen und schauen was passiert. Wenn nicht, ist entweder der Stellmotor oder die Ansteuerung von diesem zu prüfen...

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 1. November 2020 um 20:00

Hallo Peter!

Guter Ansatz!

Also sie sind baugleich und original, neu von VDO. Ich hab sie auch schon untereinander getauscht, um Fehler ausschließen zu können. Der Fehler wanderte nicht mit, was für mich bedeutet, dass es nicht am Stellmotor liegt. Allerdings habe ich noch eine Information gefunden. (Siehe Foto).

Weiß jemand wie man den Stellmotor löschen kann mit dem VAS?

Noch etwas ist mir aufgefallen: seitdem ich alles an der Saugrohr Klappe gewechselt habe, lautet die Fehlermeldung nicht mehr sporadisch. Bis dahin stand immer sporadisch dabei.

Beitrag von „Basti46120“ vom 2. November 2020 um 09:16

Neues Update:

Sobald ich den Fehler mit VCDS lösche, neu aktualisiere ist er wieder drinnen, er lässt sich also somit gar nicht mehr löschen.

Bei dem einen Screenshot waren die Werte ganz andere. Mit der höheren Volt-Anzahl war der Fehler während des Startens, mit der niedrigeren Volt-Anzahl der Fehler ausgelesen während Motor aus, nur Zündung an.

Ich werde heute versuchen mit VAS den Stellmotor softwaremäßig zu löschen, danach neu zu codieren, danach melde ich mich wieder. Außer es weiß jemand wieder was Neues? Oder hat sonst noch einen Tipp für mich?

Beitrag von „Basti46120“ vom 2. November 2020 um 20:31

Neues Update:

Ich wollte heute den Stellmotor nochmals neu anlernen. Fängt bei 16% an, da sind Soll- und Istwerte noch ident. Ist er mal ganz unten, bleibt er bei Ist bei diesen 80%, obwohl das Gestänge Stück für

Stück raufkommt. Da die mechanische Seite (Klappen, Gestänge) komplett erneuert wurden, schließe ich hier ein Spiel aus. Selbst wenn ein Spiel wäre, würde der Stellmotor den Sollwert ja ändern.

Da der Tester ja direkt an den Stellmotor angeschlossen wird, schließe ich auch einen Kabeldefekt bzw. einen Defekt am Steuergerät aus, es scheint so als ob der Stellmotor nicht weiß, dass er runter gefahren hat und wieder aufgefahren ist. Da auch ein Anlernen nichts gebracht hat, wird wohl der Stellmotor hinüber sein. Ich werde nochmals die Motoren untereinander tauschen, dann wird der Fehler hoffentlich mitwandern und dann kauf ich einen Neuen und das ewige Leiden hat hoffentlich ein Ende.

Beitrag von „Basti46120“ vom 2. November 2020 um 22:33

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

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

Erneut neues Update:

Habe die Stellmotoren, weil baugleich, untereinander getauscht. Jetzt habe ich im Fehlerspeicher zusätzlich zu Bank 2, noch den selben Fehler in Bank 1. Das kann's ja ned sein. Es hat auf Bank 1 nie einen Fehler gegeben? Jetzt nach dem Tausch, auch noch auf der anderen Seite den Fehler?

Löschen ist nicht möglich, bzw der Fehler kommt sofort wieder. Wer kann hier helfen?

Es sind jetzt P2011 und P2008.

Die Gestelle sind alle Nagel neu, keine Ablagerungen, nichts ausgeschlagen, die Motoren sind beide original neu, die Kabel auch durchgemessen und nichts festgestellt.

Interessant ist nach wie vor: auf Bank 2, fährt der Stellmotor bis nach ganz unten, ab dem Zeitpunkt bleibt der ist wert bei 87,8%, der soll wert, fährt dann wieder zu 16% zurück. Beim Runterfahren sind Ist- und Sollwert ident.

Beitrag von „pe7e“ vom 3. November 2020 um 07:52

Hi,

wie ist das denn mit den Stellmotoren: Konnte man die nicht nur einmal anlernen? Musste man die zum erneuten anlernen nicht einschicken. Ich kann mich da dunkel an was erinnern. Man hatte nur einen Versuch. Danach hat er ein erneuten anlernen nicht zugelassen. Kann das auch dein Fehler sein? Oder gibt es mittlerweile eine Möglichkeit die Dinger erneut anzulernen?

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 3. November 2020 um 09:44

[Zitat von pe7e](#)

Hi,

wie ist das denn mit den Stellmotoren: Konnte man die nicht nur einmal anlernen? Musste man die zum erneuten anlernen nicht einschicken. Ich kann mich da dunkel an was erinnern. Man hatte nur einen Versuch. Danach hat er ein erneuten anlernen nicht zugelassen. Kann das auch dein Fehler sein? Oder gibt es mittlerweile eine Möglichkeit die Dinger erneut anzulernen?

Gruß Peter

Hallo Peter!

Guter Einwand! Darüber hat mich die Firma auch informiert, bei welcher ich mir das VAS ausgeliehen habe. Er hat gemeint anlernen geht nur einmal. Wobei in einen Posts davor hab ich ein Foto gepostet wo stand, man kann den Stellmotor reseten, das Menü gibt es bei VAS auch.

Allerdings verstehe ich dann eines nicht: Ich habe die Stellmotoren untereinander getauscht, der Fehler ist auch auf der anderen Seite. Also von Bank 2 auf Bank 1. Wenn man davon ausgeht, dass der Stellmotor etwas hat, kein Wunder.

Aber auf Bank 1 hatte ich davor nie eine Fehlermeldung. Jetzt meldet sich allerdings auch der Motor den ich testweise auf Bank 2 gegeben habe, den selben Fehler. Der Stellmotor hat sicher nichts, denn auf der anderen Seite hatte ja alles funktioniert. Aber auch von der ganzen Mechanik ist ein Fehler auszuschließen, denn da wurde ja alles getauscht. Ich bin echt am Verzweifeln.

Logisch wäre es gewesen, wenn sich der Fehler nur auf die andere Bank verschoben hätte und nicht jetzt beide Seiten den gleichen Fehler melden.

Ich hab mir einen neuen Stellmotor bestellt, werde den nach Anleitung anlernen. Funktioniert es dann noch immer nicht, dann werde ich wohl oder übel zum Freundlichen müssen, auch wenn die, wenn sie mal zum Suchen anfangen, ja am liebsten alles Pro-forma tauschen wollen würde.

Weiß jemand, warum jetzt bei beiden Seiten ein Fehler hinterlegt ist?

Beitrag von „pe7e“ vom 3. November 2020 um 09:48

Hi,

den Menüeintrag Motor resetten kenne ich, meine aber, dass diese Funktion nicht funktioniert.

Vielleicht sind beide Motoren lediglich falsch angelernt.

Vielleicht ist es für die auch Möglich, die Motoren einzubauen und dem Freundlichen das Anlernen zu überlassen - die machen das häufiger und werden Erfahrung damit haben...

Gruß

Beitrag von „Basti46120“ vom 3. November 2020 um 16:23

Update:

Hallo Leute! Nach vielen negativen Meldungen folgt nun endlich einmal eine positive Nachricht. Ich hatte ja gestern die Stellmotoren gewechselt, anfangs war bei beiden ein Fehler hinterlegt, nun aber ist nur mehr die Seite defekt, bei welcher der Motor verbaut ist, der schon mit VAS Probleme gezeigt hat.

Anleitung, um den Fehler beim funktionierenden Stellmotor weg zubekommen:

Zündung aus, Verbindungskabel zum Stellmotor trennen, Zündung ein, Stecker auf den Stellmotor drauf, dann arbeitet er kurz und den Fehler löschen.

Er ist seit dem nicht mehr aufgetreten und war auch durch viele Zündung ein, Zündung aus nicht mehr reproduzierbar. Also scheint es so, als ob der Stellmotor wirklich eine Macke hat. Ich werde morgen, wenn ich den Stellmotor erhalte, nochmals kurz hier posten, dann sollte aber alles funktionieren. Es ist schon ein gutes Zeichen, dass die Klappensteuerung von der Mechanik her wieder einwandfrei funktioniert.

Also kurz gesagt: Stellmotoren untereinander getauscht - Fehler wanderte mit, somit hoher Verdacht auf defekten Stellmotor.

Vielleicht hilft das ja dem einen oder anderen Besitzer weiter. Dieses Problem ist ja auch nicht wirklich eine Seltenheit.

Beitrag von „Basti46120“ vom 4. November 2020 um 15:19

Das Glück meint es nicht gut mit mir. Neuen Stellmotor, original bekommen, eingebaut. Fehler. Dann angelernt, alle Werte passen zu 100%, dann kommt als ist wert plötzlich 87,9%, egal welche Seite, obwohl sich der Motor gar ned bewegt, steht statt 16% plötzlich 87,9%. Irgendwas passt da nicht. Es liegt weder am Stellmotor, noch am Gestänge, noch an den

Klappen.

Ich hab jetzt 2 Nagel neue Stellmotoren, egal welche Bank ich ansteuere, es passt leider ned ...

Beitrag von „Basti46120“ vom 5. November 2020 um 08:39

Update:

Man meint es nicht gut mit mir.

Heut hab ich mir den Stellmotor nochmals auf Bank 1 angesehen mit dem VAS, beim Test schreibt er „Stellmotor ok“. Aber funktionieren tut es nicht.

Dann nochmals angelernt, bestätigt, erfolgreich angelernt. Im Fehlerspeicher nachgesehen: Bank 1 war Fehlerfrei.

Aber was ich dann entdeckte machte mich stutzig. Plötzlich war Bank 2 wieder im Speicher abgelegt, bei dem Stellmotor, der BJ 2019 ist, nie Probleme gemacht hat.

Schön langsam krieg ich Wutanfälle, weil das kann es ja nicht sein, wenn ich mich um Bank 1 kümmere, dass Bank 2 nicht mehr funktioniert.

Faktum ist: Jetzt haben Bank 1 UND Bank 2 Fehler abgelegt.

Selbst mit dem neuen Stellmotor (1 Tag in Betrieb) gehts ned.

Kann mir denn hier niemand aus dem Forum helfen?

Beide Stellmotoren zeigen übrigens an, sie befänden sich bei 87,9% egal an welcher Seite ich sie anschließe. Gibt's hier nicht mal eine Lösung in Sicht?

Es liegt definitiv nicht an den Klappen oder dem Gestänge die sind ja komplett neu und ohne Spiel. An dem Steuergerät, dem Kabelbaum kann es ja nicht liegen, denn wenn ich Stellmotor direkt mit VAS verbinde habe ich das selbe Problem, das mit den 87,9% Rückmeldung, egal wo sich der Stellmotor befindet ...

Beitrag von „pe7e“ vom 5. November 2020 um 08:48

Hi,

ich kann nur nochmal auf den Beitrag #37 hinweisen. Ich habe in Erinnerung, dass die Motoren nur einmal angelernt werden können. Wenn das schief geht, müssen die zum resetten eingeschickt werden. Jegliche neue Anlernversuche klappen nicht, auch wenn VAS meldet das es funktioniert hat. Von daher wäre mein Vorgehen, dass ich einen Freundlichen mit einbeziehe. Zunächst würde ich die Motoren durch den Freundlichen resetten lassen (der kann die einschicken). Dann soll der Freundliche die Motoren dann anlernen. Wenn es dann nicht klappt, liegt der Fehler woanders. Die durchgeführten Arbeiten müssen bis zu diesem Zeitpunkt aber ersteinmal fachgerecht ausgeführt sein, um dann nach anderen Fehlern zu suchen. So weit ich mich erinnere waren auch in den Repleitfäden einige Hinweise bezüglich des Tauschs vermerkt - weil es leider nicht so trivial ist.

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 5. November 2020 um 10:27

Ja das verstehe ich schon, nur was ich nicht verstehe ist, dass der Fehler manchmal weg ist und manchmal lässt er sich gar nicht löschen.

Weiters stellt sich für mich dann die Frage, warum es VAS gibt extra für Saugrohr klappen steller und für das Anlernen der Turbolader, wenn man es nicht resetten kann, auch wenn's diesen Menü Punkt gibt. So ein System entzieht sich meiner Logik.

Wo schickt der Freundliche die Motoren dann hin? Und warum können die das resetten und VAS nicht?

Bei dem Test meldet VAS aber alles ok ... da legst dich nieder.

Update: Bei Bank 2 Stecker abgenommen, drauf gesteckt, Fehler weg. Bleibt nur mehr Bank1.

Beitrag von „pe7e“ vom 5. November 2020 um 11:08

Hi,

ja ist nicht besonders trivial bzw. servicefreundlich. Hat auch wenig mit Logik zu tun.

Der schickt die zum Hersteller (so weit ich weiß...)

Der Hersteller kann das halt. VAS nicht. (so weit ich weiß...)

Da gibt es einen Repleitfaden mit Schritt für Schritt Anweisungen.

Ich bin jetzt hier raus - meine Empfehlungen fruchten ja doch nicht - viel Erfolg...

Gruß Peter

P.S.: Es gibt einen Punkt an dem die eigene Kompetenz überschritten ist und jegliche Reparaturversuche zur blanken Friemelei werden. Ich versuche stets vor diesem Punkt den Weg zum Freundlichen zu finden. Das spart Zeit und Geld. Wenn es die Zeit zulässt, schaue ich mir dann die fachgerechte Instandsetzung mit an bzw. lasse mir erklären wo der Hase im Pfeffer liegt. Dann klappt es beim nächsten Mal auch meistens mit dem Selbstversuch.

Beitrag von „Basti46120“ vom 5. November 2020 um 11:15

Hallo Peter!

Mich hat es bis jetzt nur Zeit gekostet, kaum Geld. Nur hab ich Angst, dass der freundliche alles neu machen will, nur um „sicher zu gehen“. Obwohl ja das Material alles neu ist.

Aber ich stehe an und werde einfach mal anfragen, was der Freundliche für mich tun kann. Da es ja definitiv mit dem Stellmotor zu tun hat, alles andere auszuschließen ist, gehe ich von einem elektronischen Problem aus.

Beitrag von „macko“ vom 5. November 2020 um 22:27

Servus,

würde mal die Batterie abklemmen und dann nochmal neu schauen....

Gruß

Marco

Beitrag von „Basti46120“ vom 6. November 2020 um 10:18

[Zitat von macko](#)

Servus,

würde mal die Batterie abklemmen und dann nochmal neu schauen....

Gruß

Marco

Denkst du das würde helfen? Ich glaube es ist nicht relevant, denn wenn ich den Stellmotor alleine, vom Fahrzeug abgeklemmt, mit dem VAS verbinde, gibt es ja nur die direkte Verbindung von Stellmotor zu VAS, selbst da zeigt ja der Ist-Wert 87,9% an, egal was der Sollwert zeigt. Auch wenn der Ist-Wert 50% zeigt zuvor, dann auf 87,9% springt, hat sich der Stellmotor nicht bewegt. Also wohl ein Software-Problem. Nur mit dem Unterschied, dass dieses Phänomen:

1. nicht immer auftritt (warum es hier Differenzen gibt? - Keine Ahnung).
2. das selbe Problem auch bei dem ganz neuen Stellmotor besteht.
3. das Anlernen nichts gebracht hat, genauso wenig wie das Resetten.
4. der Test mit dem VAS IMMER zeigt, dass der Stellmotor ok ist. (?)

Vieles ergibt hier für mich keinen Sinn, denn VAS ist nicht billig (ich hab das originale Gerät legal, aber nur in Miete gehabt, somit kein finanzieller Schaden), warum es aber selbst mit dem Teil nicht funktioniert ist mir unerklärlich. Auch peinlich, wenn ich angenommen einen Lotto-Gewinn in der Tasche hätte, VW damit beauftrage alles neu zu machen und nach mehreren Tausend €uro es aber nicht funktionieren würde respektive das selbe Problem weiterhin bestehen würde.

Nichts desto trotz, werde ich in Kürze den Freundlichen mit meiner Situation mal ausführlich in Kenntnis setzen.

Das Einzige was mich beruhigt: Tausche ich den Stellmotor zwischen Bank 1 und 2, wandert der Fehler mit - also das Gestänge und die Klappen im Saugrohr-Unterteil sind nach dem Wechsel bzw. der Reinigung ja fehlerfrei und funktionieren, denn sonst wäre auch hier ein Fehler bzw. die Funktion fehlerhaft.

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 7. November 2020 um 15:25

Hi Basti

Ich kann Dir zwar da auch nicht mehr viel helfen. Aber der Tip von Marco kostet nichts, ist schnell erledigt und Du hast Gewissheit, ob es etwas geholfen hat.

Manchmal versteckt sich irgendwo ein Bit in den Steuergeräten und der Dicke fängt an zu spinnen.

Haben wir ja schon ein paar Mal auch beim Einstellen des LFW erlebt, wenn man trotz dem richtigen Code nicht in die Anpassung kommt.

Schönes WE

Beitrag von „macko“ vom 7. November 2020 um 22:48

[Zitat von Sierrakiller](#)

...Manchmal versteckt sich irgendwo ein Bit in den Steuergeräten und der Dicke fängt an zu spinnen...

Servus,

genau das meinte ich... Aber muss man ja nicht probieren, wenn man nicht will.

Gruß

Marco

Beitrag von „yaandy“ vom 28. Dezember 2020 um 21:49

Hallo Basti46120,

hast du das Problem gelöst?

Bei meinem Touareg 3.0 V6 TDI Bj. 2006 mit 303000 Kilometerleistung leuchtet ebenso die Motorleuchte.

Das Problem mit der Motorleuchte bzw. die Fehler die Saugrohrklappen verfolgen mich auch schon seit Jahren 😞

Bei ca. 220000 Kilometerleistung habe ich beide Saugrohrklappen samt Stellmotoren getauscht und hatte danach etwas Ruhe, bis die Motorleuchte wieder aufleuchtete. Manchmal verschwindet die Anzeige und kommt dann wieder.

Heute habe ich mit DELPHI Diagnoseprogramm Fehlerspeicher ausgelesen und darin standen folgende Fehler:

P2011 Ansaugkrümmerrohr-Steuerstromkreis / Open (Gruppe 2)

P2008 Ansaugkrümmerrohr-Steuerstromkreis / Open (Gruppe 1)

Den Fehlerspeicher habe ich gelöscht und bin mir ziemlich sicher nach einer kurzen Fahrt wird die Motorleuchte wieder aufleuchten weil das so in Vergangenheit war.

In letzter Zeit ist mir der ölige Geruch beim starten aufgefallen, sogar morgens in der Garage riecht es nach Diesel als ob dieses nicht richtig verbrennt.

Man riecht die Abgase nach dem Start auch im Innenraum.

Ein Kollege sagte mir vor kurzem, die Ursache könnte auch verstopfter AGR Ventil sein 🤔

Da du ähnliches Problem beschrieben hattest würde mich interessieren ob du das gelöst hast und was die Ursache hierfür war?

Danke für deine Antwort im Voraus. 👍

Grüße

yaandy

Beitrag von „bejai“ vom 28. Dezember 2020 um 23:43

Hey

Auch ich kämpfe mit den Saugrohrklappen und Stellmotoren. 3l tdi bis bj2006

Bei mir war es ein Fehler saugrohrklappe Bank 1 defekt und dann boost sensor. Beides neu und Speicher leer. Kommt auch nicht wieder. Nur der Dicke hat keine Leistung mehr. U d fährt nicht. Den Geruch hatte ich vorher auch.

GERALD

Beitrag von „yaandy“ vom 29. Dezember 2020 um 08:36

[Zitat von bejai](#)

Hey

Auch ich kämpfe mit den Saugrohrklappen und Stellmotoren. 3l tdi bis bj2006

Bei mir war es ein Fehler saugrohrklappe Bank 1 defekt und dann boost sensor. Beides neu und Speicher leer. Kommt auch nicht wieder. Nur der Dicke hat keine Leistung mehr. U d fährt nicht. Den Geruch hatte ich vorher auch.

GERALD

Guten Morgen Gerald,

was meinst du damit "**dann boost sensor**"?

Grüße

yaandy

Beitrag von „yaandy“ vom 29. Dezember 2020 um 11:03

Hallo Touareg-Freunde,

das ist ein Nachtrag zu meiner Frage bzw. Beschreibung meines Problems an den User Basti46120 etwas weiter oben.

In meinem Beitrag habe ich den öligen Geruch beim laufendem Motor auch im Innenraum erwähnt.

Eine Sache habe ich vergessen zu erwähnen, ich muss immer wieder Wasser nachfüllen alle 2-3 Tkm ca. 1,5 bis 2 Liter und das seit Sommer.

Im Sommer habe ich am Thermostat vorne am Motorblock braune Kühlflüssigkeit entdeckt und habe einen neuen VW Original Thermostat eingebaut. Soeben habe ich in den Motorraum geschaut und dort ist überall feucht und man sieht eindeutig das Kühlmittel (siehe angehängte Bilder), habe wieder ca. 1,5 Liter bis zur MIN Markierung nachgefüllt. Meine Vermutung ist jetzt, dass die Gerüche vom verdampften Kühlmittel sind, darin sind ja auch irgendwelche ölige Additive enthalten.

Was meint ihr dazu?

In anderen Beiträgen wird auch vom AGR-Kühler berichtet bzw. dass der Kühlmittelverlust mit irgendeiner Regelklappe zu tun haben könnte.

Sollte es bei meinem Touareg einen Problem mit AGR Kühlung geben, wird dies im Fehlerspeicher nicht als Fehler angezeigt?

Im Fehlerspeicher sind lediglich diese zwei Fehler abgelegt:

P2011 Ansaugkrümmerrohr-Steuerstromkreis / Open (Gruppe 2)

P2008 Ansaugkrümmerrohr-Steuerstromkreis / Open (Gruppe 1)

Es hört einfach nicht auf, werde wohl doch zu VW fahren, damit man die Ursache endlich lokalisieren kann.

Mir ist bewusst, dass bei 303Tkm keine Wunder zu erwarten sind und man eher über die Trennung nachdenken sollte aber womöglich ist das ganze doch nicht sooooo schlimm und man dies noch relativ human lösen könnte?

Vielleicht hat dennoch jemand einen Tipp hierzu?

Danke euch für die Antworten im Voraus und bleibt alle gesund.

Grüße yaandy

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

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

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

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

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

Beitrag von „micha912“ vom 29. Dezember 2020 um 16:09

[Zitat von yaandy](#)

ich muss immer wieder Wasser nachfüllen alle 2-3 Tkm ca. 1,5 bis 2 Liter und das seit Sommer.

Im Sommer habe ich am Thermostat vorne am Motorblock braune Kühlflüssigkeit entdeckt und habe einen neuen VW Original Thermostat eingebaut. Soeben habe ich in den Motorraum geschaut und dort ist überall feucht und man sieht eindeutig das Kühlmittel (siehe angehängte Bilder), habe wieder ca. 1,5 Liter bis zur MIN Markierung nachgefüllt.

... und so fährst Du schon seit dem Sommer rum? 🤔🤔

Beitrag von „bejai“ vom 29. Dezember 2020 um 23:39

[Zitat von yaandy](#)

Guten Morgen Gerald,

was meinst du damit "**dann boost sensor**"?

Grüße

yaandy

hallo

meiner zeigte im Steuergerät 00565 p 0235 boost sensor a sttisch. das ist ein senspr hinterm Scheinwerfer li. der mist temp und Ladedruck.

der war defekt und wurde nach den Saugrohrklappen getauscht.

Gerald

Beitrag von „yaandy“ vom 30. Dezember 2020 um 08:14

[Zitat von micha912](#)

... und so fährst Du schon seit dem Sommer rum? 🤔🤔🤔

Guten Morgen micha912,

im Sommer war der Bereich um Thermostat rum feucht, deshalb wurde Thermostat getauscht und danach war kein Austritt sichtbar.

Wahrscheinlich gibt es jetzt weitere Leckage, die erstmal gefunden werden muss. 🤔

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. Dezember 2020 um 20:59

Hallo Leute!

Also Fehler wurde bei mir leider nicht behoben.

Ich habe mir ein VAS ausgeliehen. Dieses direkt an den Stellmotor angeschlossen. Da kam einmal die Rückmeldung „Stellmotor ok“ und einmal „Nicht ok“. Dies bedeutet, da die Verbindung zwischen Stellmotor und VAS direkt war, dass sonst kein Steuergerät oder Kabelbruch vorliegen kann.

Genauso verhält es sich aber auch mit den Fehlern. Einmal steht etwas im Speicher, dann wieder nicht und es löscht sich anscheinend von selbst. Dann wechselt es von Bank 1 auf Bank 2, dann wieder nichts, dann wieder beide. Also ich kann es mir nicht erklären.

Ich habe sogar einen originalen Stellmotor neu gekauft, auch hier das selbe Bild. Einmal ist der Stellmotor ok, einmal nicht.

Diesen Geruch hatte ich, das war allerdings die Kupferdichtung eines Injektors. Die habe ich neu gemacht, den Schaft gereinigt und auch alle 6 Injektoren und seit dem stinkt da gar nichts mehr.

Um aber ein Festbacken zu verhindern gibt es dafür beim Krümmer (bitte nicht festnageln, wenn nicht 100% korrekt) eine Öffnung. Hier drückt es das Öl und die Abgase raus - das in Verbindung mit dem heißen Krümmer stinkt natürlich, dafür ging der Injektor mit der defekten Kupferdichtung doch noch halbwegs gut raus. Besser als man müsste den Zylinderkopf abbauen, planen lassen usw ...

Die Sache mit dem Kühlwasser kenne ich.

Ein befreundeter Mechaniker meint er verbrennt es, weil sonst keine Austritte sichtbar sind, bei mir ist auch vorne und am Motorblock alles trocken.

Allerdings hatte ich vor Jahren mal bei einer Schelle eine Unrichtigkeit und da sah man das rote verkrustete vom Kühlmittel ganz deutlich.

Sobald aber mal der Keilriemen das bekommt und verteilt und auf heiße Aggregate schleudert stinkt halt alles.

Ich hoffe du findest bald eine Lösung. Aber sobald der Stand regelmäßig über Minimum steht, ist die Kühlung des Motors ja gegeben.

Ich werde bei Gelegenheit mal zum 😊 schauen, da ich alles bei den Ansaugbrücken neu gemacht habe. Alles unterer Anschlag nicht erreicht ist definitiv so nicht richtig, denn die Mechanik funktioniert. Die Stellmotoren selber senden ja aus, dass sie mal funktionieren, mal nicht. Schon seltsame Sache ...

Aber wenn kein Fehler abgelegt ist, man bei laufendem Motor oder Zündung ein versucht den Motor zu bewegen steuert er dagegen, dann funktioniert er, nur dann merkt man auch, dass er beim Beschleunigen merklich stärker zieht, da er ja mehr bzw besser Luft bekommt.

Ich hoffe man kann uns da mal helfen.

Bei 333.000 km darf schon mal was sein, aber wenn alles neu und original ist, dann sollt es halt doch funktionieren ...

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 21:40

Hallo Basti

mal nee Frage zu Deinem Stellmotorproblem.

Hast du bei dem Fehler auch das Problem das der Dicke kein Gas annimmt oder schlecht?

Ich habe ähnliche Probleme aber nach Saugrohrwechsel keine Fehlermeldungen.

Gerald

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. Dezember 2020 um 22:19

Nein Gas Annahme ist komplett unauffällig.

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 22:27

hey Also fährt Deiner und meckert nur im Steuergerät.

Meiner Meckert nicht und fährt auch nicht.



hast du nach klappenwechsel was am Steuergerät zurückgesetzt

Gerald

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. Dezember 2020 um 23:23

Nein habe gar nichts beim Steuergerät gemacht. Einfach ausgetauscht, gestartet und das war's.

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 23:29

Hallo Basti

ich habe nach rep Anleitung gearbeitet und das Problem.

Ich habe mir aber aus Erwin mal einige Daten gezogen. ANgehängt mal ein Auszug zu Saugrohrfehlern. DA ist von einem Geber für die Positionen die Rede beim BKS Motor. Der müsste den Durchsatz messen. und daraus die Stellung errechnen. Wenn der durch die Ölkohle spinnt könnte dies Deine Lösung sein. Ich werde diese Geber morgen auch mal suchen.

Gerald

*** Edit coala: Dateianhang gelöscht, bitte Copyright beachten! ***

Beitrag von „pe7e“ vom 30. Dezember 2020 um 23:43

Hi Gerald,

Von Copyright hast du sicher schon was gehört... Immerhin hast du bei der Anmeldung den Haken für gelesen gesetzt.

In deinem Dokument ist auch ein Hinweis auf dieses!

Gruß Peter

Beitrag von „Basti46120“ vom 30. Dezember 2020 um 23:55

Hallo Gerald!

Diesen Geber den du beschreibst - der muss meiner Meinung nach im Stellmotor selbst verbaut sein. Einen anderen Geber kenne ich nicht.

Außerdem habe ich den Fehlercode P2011, dieser ist zB in deiner Liste gar nicht angeführt gewesen.

Liebe Grüße

Beitrag von „bejai“ vom 31. Dezember 2020 um 00:42

Hallo Basti,

weis nicht.

von der Logik her Unsere Saugrohrteile haben 3 Öffnungen für die Zuführung zum Einlassventil (Ohne Klappe). Die anderen 3 mit Klappe kommen von unten. Was kommt von Da? kann nur Abgas sein aus dem AGR Kühler / Umschalter. Von der Ansaugbrücke kommt aufgeladene Frischluft. kurz hinter der Drosselklappe strömt Abgas ein. gesteuert vom AGR umschalter im Leerlauf. Die Saugrohrklappen regeln also im Fahrbetrieb die Menge Frischluft zu Abgas

Der Stellmotor wird angelernt auf die Positionen auf und zu. diese bleiben fix. Der fährt dann auf 20% oder 80% oder 0 und 100%

Würde bedeuten:

Leerlauf Klappen zu z.b 20% Durchsatz und der Umschalter führt ABgas durch das Rohr hinter Drosselklappe zu.

FahrbetriebdSer Umschalter Abgas Rückführungg gibt weg zu den Saugrohrklappen frei und diese regeln je nach Leistung Ihren Durchsatz. Da das Steuergerät aber lernt den Verschleiß mit einzurechnen müsste irgend wo ein geber sitzen, welcher diese Durchsatzmenge misst. Das MST lernt die Verbrauchs und Fahrweise Kurve teilweise (optimierung) Dieser Geber könnte über das MST dem Stellmotor sagen mach mehr auf oder zu. Die Stellglied Diagnose zeigt ja nur die Beweglichkeit und das erreichen der Endpositionen soll zu ist.

Aber welche komponente sagt dem Stellmotor Saugrohrklappe bei Berg aus oder ANhänger Betrieb mach Abgaszuführung geringer um die gleiche Leistung zu haben wie vorher.

Beim Turbolader wird auf einem Motorprüfstand und Heißgasprüfstand das kennfeld ermittelt. der Fahrbetrieb dann steuert die VTG zur Kennfeldoptimierung.

Und auch da braucht es einen geber um diese Daten dann an die VTG zu übersenden. Teilweise auch mit dem nachlernen für den verschleiß bis zu einer bestimmten grenze.

Meine Laienhafte Meinung, da ich beruflich schon mal Kennfelder am Turbo aufgenommen habe.

Aber wo der / die sitzen??? Auch im Rep Handbuch BKS ist noch nix zu finden. Prüfe aber nun mal die Schaltpläne.

Gerald.

Beitrag von „Basti46120“ vom 31. Dezember 2020 um 06:57

Hallo Gerald. Klingt irgendwie nachvollziehbar, irgendwie aber auch nicht, denn wenn ich mit VAS direkt den Stellmotor verbinde und der sagt mir einmal „Stellmotor ok“ einmal „Stellmotor nicht ok“ kann es keine anderen Faktoren geben, die dazu noch Einfluss haben auf die Funktion des Stellmotors.

Denn VAS wird direkt am Stellmotor angeschlossen, da sitzt kein Steuergerät dazwischen. Selbst wenn es einen externen Geber geben würde, wäre das kontraproduktiv, denn der könnte beim Anlernen des Stellmotors somit gar nicht berücksichtigt werden.

Alles sehr komisch. Ich denke mir entweder muss es funktionieren oder nicht, aber die Stellmotoren liefern ja mal positiv, mal negativ. Selbst die original Neuen spinnen so rum.

Beitrag von „bejai“ vom 31. Dezember 2020 um 09:18

Hallo Basti

so gesehen hast du recht. Die Stellmotoren sind Schrittmotoren. die zählen von einer angelernten 0 Position auf max und zurück. immer wieder in x Schritten hin und her. Das die sich mal verzählen kommt vor. Wenn dann finden Sie auch die 0 Position nicht wieder. Durch Motor aus müsste der Motor dann eigenständig merken bin nicht in Position x und müsste nachregeln. Das macht dann aber im Betrieb das MST. Motor an sich ist "doof"

das MST regelt das nach.

Soweit meine Infos

normal müsste wen + und - 12V anliegen mit der Steuerspannung ca 3V einzelne Schritte möglich sein als impuls.

Man müsste mal einen Motor aufschrauben.

am besten einen defekten.

Habe gestern Abend meinen Dicken mal mit >2500 rpm aus der Garage bewegt. und laufen lassen für die weiße Rauchwolke (ist nun wieder weg) und da kam der Fehler untere Regelgrenze nicht erreicht Bank 1. VCDS dran . Stellglieddiagnose starten und 20/80% .Motor an fehler weg ohne löschen. Und kurz wieder weißer rauch. Dann ohne qualm alles i.o Hochdrehen möglich im Leerlauf. Auch anfahren normal. Heute Morgen

keine Leistung und kein fehler.

Gerald

Beitrag von „Michael67“ vom 31. Dezember 2020 um 12:21

Hallo Basti

Hast Du dir mal die Anschläge am Drallklappengehäuse (werden versehentlich als Saugrohrklappen benannt) mal angeschaut?

Diese werden mit der Zeit brüchig sodaß der "Untere Anschlag" bei Bank 2 bzw. der "Obere Anschlag" bei Bank 1 nicht erreicht wird.

Beitrag von „Basti46120“ vom 3. Januar 2021 um 08:11

[Zitat von Michael67](#)

Hallo Basti

Hast Du dir mal die Anschläge am Drallklappengehäuse (werden versehentlich als Saugrohrklappen benannt) mal angeschaut?

Diese werden mit der Zeit brüchig sodaß der "Untere Anschlag" bei Bank 2 bzw. der "Obere Anschlag" bei Bank 1 nicht erreicht wird.

Manchmal frag ich mich, warum manche Themen einen Titel haben, aber scheinbar wird weder dieser noch der 1. Beitrag gelesen.

[Michael67](#) : ich habe ALLES neu gemacht. Neues Gehäuse, neue Klappen/Gestänge, neue Motoren und neues Gestänge zwischen Motoren und Klappen. Da ist nichts brüchig.

Beitrag von „Basti46120“ vom 3. Januar 2021 um 08:24

Zitat von bejai

Hallo Basti

so gesehen hast du recht. Die Stellmotoren sind Schrittmotoren. die zählen von einer angelerten 0 Position auf max und zurück. immer wieder in x Schritten hin und her. Das die sich mal erzählen kommt vor. Wenn dann finden Sie auch die 0 Position nicht wieder. Durch Motor aus müsste der Motor dann eigenständig merken bin nicht in Position x und müsste nachregeln. Das macht dann aber im Betrieb das MST. Motor an sich ist "doof"

das MST regelt das nach.

Soweit meine Infos

normal müsste wen + und - 12V anliegen mit der Steuerspannung ca 3V einzelne Schritte möglich sein als impuls.

Man müsste mal einen Motor aufschrauben.

am besten einen defekten.

Gerald

Alles anzeigen

Ja ich hab mir deshalb ja auch das VAS ausgeliehen. Dieses Gerät ist nur für anlernen der Stellmotoren von Drallklappe und Turbolader entwickelt worden.

Selbst da war es ja so, dass es mal funktionierte mal nicht.

Ich weiß nicht, ob du es weißt, deshalb kurz eine Info: VAS und Stellmotoren werden DIREKT verbunden. Selbst den Strom bekommt der Stellmotor vom VAS, da dieses an der Batterie angeklemt wird. Sollte mal angenommen jetzt das MST kaputt sein, wäre das in diesem Fall egal, denn es gibt in der Zeit des Anlernens nur VAS und Stellmotor. Warum also zeigt mir VAS manchmal an, dass alles passt, manchmal schreibt er Rückmeldung vom Stellmotor 79% und der Stellmotor ist bei 20%.

Dann eine weitere Sache: Wenn ich die Stellmotoren untereinander tausche, wandert der Fehler zuerst nicht mit, dann ist auf beiden Bänken ein Fehler eingetragen und dann mal sind alle beiden Bänke fehlerfrei, ganz ohne mein Zutun.

Das mit dem Aufschrauben ist keine schlechte Idee, aber wenn ich 2 originale VDO Stellmotoren einbaue, diese auch einen Fehler anzeigen, dann weiß ich auch nicht mehr weiter.

Beitrag von „bejai“ vom 3. Januar 2021 um 08:40

Hallo Basti

eine Abweichung 80 zu 79 könnten Schrittfehler sein. Ein Wechsel von 20 auf 79 wäre dann eine Umkehr. Das dürfte nur beim Wechsel links nach rechts passieren. Die Motoren sind ja Baugleich und werden nur verkehrstrum montiert. Dann würde der Motor ja die Endstellungen vertauschen.

Und die dann wieder tauschen nach erneutem Umbau

Nun bin ich aber ziemlich verwirrt

Motoren denken nicht.

Beitrag von „Michael67“ vom 3. Januar 2021 um 19:12

Hallo du überschlaue Wiener

Die Beiträge sind komplett gelesen worden, falls du aber nicht überlegst was ich mit den Anschlägen meine,

dann such mal schön weiter.

Oder hast du die Drallklappengehäuse auch erneuert?

Solchen Leuten wie dir ist anscheinend nicht zu helfen.

Beitrag von „Basti46120“ vom 4. Januar 2021 um 01:44

[Zitat von Michael67](#)

Hallo du überschlaue Wiener

Die Beiträge sind komplett gelesen worden, falls du aber nicht überlegst was ich mit den Anschlägen meine,

dann such mal schön weiter.

Oder hast du die Drallklappengehäuse auch erneuert?

Solchen Leuten wie dir ist anscheinend nicht zu helfen.

Danke für deinen überaus freundlichen Beitrag!

Anscheinend wurden meine Beiträge nicht komplett gelesen, ich habe vor 17 Stunden dir gegenüber auch erwähnt, dass ich alles neu gemacht hatte. Wäre hier etwas brüchig gewesen, dann wäre mir das aufgefallen und ich hätte es bemerkt. Da allerdings nichts brüchig ist, gehe ich davon aus, dass die besten Voraussetzungen erfüllt sind, damit alles problemlos funktioniert.

Ich wünsche dir noch einen angenehmen Tag! 😊

P.S.: Falls ich dich mit meinen Kommentaren oder Beiträgen nicht zufriedenstellen kann, dann sei doch bitte so gut und scrolle doch einfach weiter - vielen Dank!

Beitrag von „Basti46120“ vom 4. Januar 2021 um 01:47

[Zitat von bejai](#)

Hallo Basti

eine Abweichung 80 zu 79 könnten Schrittfehler sein. Ein Wechsel von 20 auf 79 wäre dann eine Umkehr. Das dürfte nur beim Wechsel links nach rechts passieren. Die Motoren sind ja Baugleich und werden nur verkehrtrüm montiert. Dann würde der Motor ja die Endstellungen vertauschen.

Und die dann wieder tauschen nach erneutem Umbau

Nun bin ich aber ziemlich verwirrt

Motoren denken nicht.

Hallo!

Der Motor vertauscht die Endstellungen nicht - zwischen Bank 1 und Bank 2 sind zwar die Motoren auf den Kopf gedreht, aber auch die Verbindungsstangen sind demnach auch (nennen wir es kopfüber) angeordnet. Sieh mal bei deinem nach, dann wirst du sehen, was ich meine



Liebe Grüße

Beitrag von „bejai“ vom 4. Januar 2021 um 07:26

Hallo Basti,

ja die stehen über kopf. Hast recht sorry.

Beitrag von „Basti46120“ vom 5. Januar 2021 um 11:18

[Zitat von bejai](#)

Hallo Basti,

ja die stehen über kopf. Hast recht sorry.

Somit ist es dann noch unlogischer, wenn ich die Motoren untereinander tausche, die Fehler dann mal auf beiden Bänken auftauchen, mal wieder gar nicht.

Beitrag von „Michael67“ vom 5. Januar 2021 um 11:40

[Zitat von Basti46120](#)

Manchmal frag ich mich, warum manche Themen einen Titel haben, aber scheinbar wird weder dieser noch der 1. Beitrag gelesen.

Wer hat damit angefangen ? 🙄

[Zitat von Basti46120](#)

Danke für deinen überaus freundlichen Beitrag!...

Da allerdings nichts brüchig ist, gehe ich davon aus, dass die besten Voraussetzungen erfüllt sind, damit alles problemlos funktioniert.

Dann müsste ja alles wunderbar funktionieren 😄

[Zitat von Basti46120](#)

Ich wünsche dir noch einen angenehmen Tag! 😊

P.S.: Falls ich dich mit meinen Kommentaren oder Beiträgen nicht zufriedenstellen kann, dann sei doch bitte so gut und scrolle doch einfach weiter - vielen Dank!

Zufriedenstellen kannst Du mich eh nicht (die heutigen Gesellen sind dermaßen aufmüppig 😄)

Daß ich s

c

r

o

l

l

e

Beitrag von „bejai“ vom 5. Januar 2021 um 12:47

[Zitat von Basti46120](#)

Somit ist es dann noch unlogischer, wenn ich die Motoren untereinander tausche, die Fehler dann mal auf beiden Bänken auftauchen, mal wieder gar nicht.

Yep

Das Problem ist doch, das am Saugrohrklappen Gehäuse ein Anschlag sitzt und der ist fix. Die Klappe (Gestänge) mit dem Stellhebel und der Klappe fährt bei mir nicht bis zum Anschlag (

100% auf und zu.) sondern nur auf 80/20% Diese Grenzen setzt der Motor beim anlernen.

bei meinen neuen Klappen ist es so, das die Teller auf dem drehenden Element (Klappen) nicht zu 100% mittig sitzen.

Ich glaube derzeit nicht, das der Fehler an den Motoren oder Klappen kliegt. liegt .

Du schreibst wenn du die Motoren anlernst sagt VAS 79% und Motor steht bei 20% (ohne Anschluß an Fahrzeug) oder haber ich nun den faden verloren?

Weil wenn es so wäre, dass VAS sagt alles i.O. angelernt und du am Fahrzeug (verbaut am MST) dann ab und zu den Fehler hast oder er sich löscht von selbst wäre die Frage, ob der Motor nicht einen Stellimpuls bekommt von irgend wo her oder auch mal nicht ! dies könnte über die Steuerleitung erfolgen. Muß mal im Schaltplan schauen woher die Motoren Ihren Strom kriegen. Ist Dir mal aufgefallen, was Du am Fahrzeug an hast oder machst wenn der Fehler auftritt??

Wenn diese Meldung kommt wenn nur VAS angeschlossen ist (ohne Fahrzeug) Also wenn z.B die Klappen angelernt würden bei ausgebauten Klappen Kann dann das VAS einen Wackelkontakt im Kabel haben.

Machen das auch die alten Motoren?

Habe in der REP Anleitung für den BKS Motor bei Saugrohrklappen gelesen wie das anlernen funktioniert. Da gibt es aber auch noch den Hinweis das eine der Befestigungsschrauben nicht gelöst werden darf.

gerald

Beitrag von „bejai“ vom 9. Januar 2021 um 09:20

Hallo Basti,

Weiß nicht ob Du auch bei meinem Fehler mitliest. Hatte auch Brücken gewechselt und nun keine Leistung. Bei mir kann ich Motoren tauschen hin und her neu und alt ohne neuen Fehler. Weiß hilft Dir nicht.

Bei mir werde ich heute mal MST reset durchführen.

Gerald

Beitrag von „Basti46120“ vom 10. Januar 2021 um 23:44

Ja deine Fehler lese ich mit, aber ich hatte nie ein Problem mit der Leistung.

Habe heute mit VCDS den Fehlerspeicher ausgelesen. Kein Fehler abgelegt. Sehr seltsam.

Beitrag von „bejai“ vom 11. Januar 2021 um 17:28

HEY

Is doch erst mal klasse das Dein Dicker läuft und nicht meckert. Hätte ich auch gerne. Weis nur noch nicht wie ich das hinkriege.

Aber ich kriege das hin.

normal nach rep Anleitung wäre auch wechseln und Gut.

Gerald

Beitrag von „Basti46120“ vom 11. Januar 2021 um 20:36

Heute wieder VCDS angehängt. Wieder „unterer Anschlag nicht erreicht“ der Saugrohrklappe. Einmal da. Einmal nicht. Verstehe ich nicht.

Beitrag von „bejai“ vom 11. Januar 2021 um 21:13

hey

welche Bank

Fahrerseite??

Schau mal nach dem in Silbernem Thermoschlauch gehüllten Wasserschlauch. Klemmt der ggf

Für rechts. ich weis alles neu und leichtgängig. Schau mal auf die Kugelpfannen. können die bei Kälte etwas klemmen.

nur so eine idee

Gerald

Beitrag von „Basti46120“ vom 12. Januar 2021 um 09:33

Bank 2.

Die Pfannen klemmen gar nicht, habe es mit weißem Sprühfett damals behandelt und auch bei Kälte total leichtgängig.

Dieses Phänomen war ja auch schon bei warmen Temperaturen vorhanden.

Beitrag von „bejai“ vom 12. Januar 2021 um 12:40

hey

glaube ich dir ungesehen.

Die Köpfe stehen nur teilweise sehr schlecht. zumindest stehen die sehr schräg. bei der einen neuen Klappe bei mir (beifahrerseite) klemmt beim bewegen manchmal der letzte mm der Scheibe an der Welle. warum auch immer. wenn das Teil länger liegt (nun nach Ausbau) ist alles leichtgängig und beim bewegen merkst du das da was hängt.

hast Du mal versucht die alten Stangen auf die neuen Klappen zu verbauen?

Weil es scheint ja nur ein sporadischer Fehler zu sein. Darum meine Meinung Motoren und Klappen i.O.

dann bleibt nur noch Steuerung (Standgen oder das was klemmt bei Montage . Bist Du mal ohne Abdeckung Motor gefahren Die sieht schön aus braucht man aber nicht.

Beitrag von „Basti46120“ vom 12. Januar 2021 um 21:27

Ja die Köpfe stehen manchmal echt schräg, aber das habe ich auch bei der anderen Seite, die nie einen Fehler ausgespuckt hat. Also kann man nicht davon ausgehen, dass der Fehler nur daher rührt, dass die Gestänge schräg stehen.

Die alten Gestänge habe ich nicht mehr, die hatten noch eine andere Bauweise und waren wirklich sehr ausgeschlagen, also hatten großes Spiel.

Naja Motor ok weiß ich nicht so recht. Weil auch mit VAS zeigte der Motor mal komische Sachen, mal nicht. (Siehe Beiträge weiter oben zwecks %).

Welche Abdeckung meinst du?

Beitrag von „bejai“ vom 13. Januar 2021 um 19:16

Ich meine die große Motorabdeckung. mit dem schönen V6 drauf.

Die Gestänge und Köpfe wurden mal seitens VW optimiert. Heißt im Handbuch verstärkte Ausführung. bezieht sich auf Lagerung der Klappen und Antrieb der Klappen. das Gestänge.

Bei mir bei den neuen klappen wenn ich das Gestänge am motor kann ich die klappen leicht ewegen. Versuch bei abgebauter Saugbrücke. dann mache ich mal zu und auf. bei zu stellen und auch auf merke ich das ich einen kurz vor den Anschlägen 0 oder 100% zu und auf eine will nicht sagen Schwergängigkeit habe. Man merht das die letzten mm des Stellweges schwerer gehen. Mache ich den Stellhebel ab oder auch nur die Sicherungsklammer ist das weg.

Habe mir den Rep Leitfaden BKS Motor besorgt und auch das SSP 350 zu unserem Motor. Darin steht unter anderem das Klappen bei start zu sind und nach / bei Leistung öffnen. auch im Notlauf sind die klappen 100%auf. Ist bei mir so.

Weißt Du wie ich den Notlauf ausschalte

Falls Du Infos aus diesen Büchern brauchst sehe ich gerne mal nach.

oder "leihe sie Dir"

Gerald

Beitrag von „coala“ vom 13. Januar 2021 um 19:28

[Zitat von bejai](#)

[...] Falls Du Infos aus diesen Büchern brauchst sehe ich gerne mal nach.

oder "leihe sie Dir" [...]

Servus Gerald,

bitte das Copyright solcher Dokumente beachten. Wir sind hier keine Tauchbörse für urheberrechtlich geschützte Inhalte.

Grüße

Robert

Beitrag von „Basti46120“ vom 14. Januar 2021 um 08:59

[Zitat von bejai](#)

Ich meine die große Motorabdeckung. mit dem schönen V6 drauf.

Die Gestänge und Köpfe wurden mal seitens VW optimiert. Heißt im Handbuch verstärkte Ausführung. bezieht sich auf Lagerung der Klappen und Antrieb der Klappen. das Gestänge.

Bei mir bei den neuen klappen wenn ich das Gestänge am motor kann ich die klappen leicht ewegen. Versuch bei abgebauter Saugbrücke. dann mache ich mal zu und auf. bei zu stellen und auch auf merke ich das ich einen kurz vor den Anschlägen 0 oder 100% zu und auf eine will nicht sagen Schwergängigkeit habe. Man merht das die letzten mm des Stellweges schwerer gehen. Mache ich den Stellhebel ab oder auch nur die Sicherungsklammer ist das weg.

Habe mir den Rep Leitfaden BKS Motor besorgt und auch das SSP 350 zu unserem Motor. Darin steht unter anderem das Klappen bei start zu sind und nach / bei Leistung öffnen. auch im Notlauf sind die klappen 100%auf. Ist bei mir so.

Weißt Du wie ich den Notlauf ausschalte

Falls Du Infos aus diesen Büchern brauchst sehe ich gerne mal nach.

oder "leihe sie Dir"

Gerald

Alles anzeigen

Ja diese Abdeckung hatte ich nur bei Arbeiten unten, aber was soll das für einen Unterschied bezüglich der Funktion der Klappen haben?

Vielleicht hab ich mich nicht deutlich ausgedrückt: Bei der Mechanik ist bei mir alles in Ordnung, NICHTS ist schwergängig. Der Fehler liegt nur in der Elektronik des Motors. (siehe Postings am Anfang des Themas).

So weit ich weiß, sind die Klappen bei Start auf, gehen dann zu und ab ca. 1.400 U/min öffnen Sie je nach Anforderung/Drehzahl/Last etc.

Den Notlauf kann man nicht „ausschalten“. Sobald kein Fehler mehr vorhanden ist respektive im Steuergerät abgelegt, wird das Steuergerät auch keinen Notlauf mehr fordern.

Beitrag von „bejai“ vom 14. Januar 2021 um 09:18

hallo

bei mir hat diese Abdeckung mal den Wasserschlauch auf den Motor / Gestänge gedrückt. und da wurde ein Fehler angezeigt.

meine neuen Kklappen vom freundlichen haben dieses Problem. Alles leichtgängig nur der letzte mm wenn die Gestänge montiert sind

Mein Steuergerät hat keinen Fehler mehr. und trotzdem gibt es den Notlauf nicht fein. Auch bei Drehzahlsteigerung regeln die Klappen nicht. Und dieses Abschalten der Klappen und des Laders deutet auf Notlauf hin.

gerald

Beitrag von „yaandy“ vom 16. Januar 2021 um 17:46

Hallo Touareg Freunde, 👍

ich suche immer noch nach der Leckage vom Kühlmittel, dieses Problem hatte ich weiter oben im Beitrag 54 beschrieben.

Diese Woche habe ich den Motor mit einer Hochdrucklanze gründlich gewaschen und anschließend, die von mir vermutete Leckage-Bereiche um die Wasserpumpe und Thermostat mittels Druckluft trocken geblasen. Dann habe ich den Motor wieder laufen lassen und konnte keinen Austritt von rötlicher Kühlmittelflüssigkeit im Bereich der Wasserpumpe und Thermostat erkennen. Nach 10 minütigem Leerlauf habe ich erneut mit Druckluft von oben, insbesondere den Bereich zwischen den Zylinderreihen, da wo das Ölfiltergehäuse sowie Ölkühler sitzen, quasi nach vorne geblasen.

Mir kam es so vor, dass aus diesem Bereich Tropfen vom Kühlmittel nach vorne geblasen wurden, sicher bin ich mir nicht. Anschließend habe ich unter dem Thermostat sowie Kühlmittelwasserpumpe alles mit saugfähigem Küchenpapier ausgelegt und über Nacht stehen lassen, am nächsten Morgen war das Küchenpapier trocken und kein aufgesaugtes Kühlmittel sichtbar.

Hat jemand vielleicht schon mal so ein ähnliches Problem gehabt und könnten vielleicht die Dichtungen vom Ölkühler, siehe Positionen 17 und 16 vom Ölkühler Position 15 in der angehängten Zeichnung, undicht sein?

Ich denke die Dichtung Pos. 18 vom Ölfiltergehäuse spielt bei der Abdichtung vom Kühlwasser in diesem Bereich keine Rolle oder?

Da mir beim ausblasen dieses Bereiches so vorgekommen dass die Tropfen aus diesem Bereich kamen, ist mir jetzt dieser Gedanke mit dem Ölkühler gekommen.

Momentan haben wir im Schwarzwald einen Wintereinbruch und eine Reparatur in der Garage würde nicht gerade prickelnd sein deshalb habe ich überlegt mit einem Kühlerdichtmittel vorübergehend eine Abdichtung erreichen?

Was meint Ihr dazu, ist das überhaupt realistisch eine Undichtigkeit in den beschriebenen Bereichen mit einem Kühlerdicht abdichten zu können? 😬

Bitte um Verständnis, wenn meine Überlegungen zu laienhaft sind 😊

Danke Euch im Voraus.

Grüße

yaandy

Beitrag von „FrankS“ vom 16. Januar 2021 um 18:18

[Zitat von yaandy](#)

...in der angehängten Zeichnung,...

...die allerdings copyright-geschütztes Material ist und daher entfernt wurde. Bitte sowas nicht im Forum einstellen!

gruss

frank

Beitrag von „yaandy“ vom 17. Januar 2021 um 08:55

[Zitat von FrankS](#)

...die allerdings copyright-geschütztes Material ist und daher entfernt wurde. Bitte sowas nicht im Forum einstellen!

gruss

frank

Guten Morgen FrankS,

da die Urheberquelle auf der Zeichnung nicht ersichtlich war, dachte ich, dass die Einbindung in den Thread unproblematisch sei.

Bitte um Entschuldigung, kommt von mir nicht mehr vor.

Trotzdem hoffe ich auf die eine oder andere Antwort auf meine Frage.

danke im Voraus.

Grüße

yaandy

Beitrag von „Goka“ vom 17. Januar 2021 um 10:02

Hallo Yaandy,

das mit dem Dichtmittel würde ich nicht machen, da liest man schon mal negatives zu - kann zu Verstopfungen führen. Vielleicht wenn man es lokal nur am AGR System anwendet - ggf. kann man dann aber das AGR sofort tauschen. Das AGR hast Du ja oben auch schon verdächtigt.

Habe irgendwo einen Fall am Touareg gelesen, wo auch regelmässig Kühlwasser im AGR "verschwand" und (wohl) am Turbolader die VTG Schaufeln festgesetzt hat. Wahrscheinlich durch vercracktes Glykol - wenn es sowas gibt - es muss ja durch die Verbrennung um zum Turbo zu kommen.

Der Verbrennung macht ja ein geringer Wassereintrag keine Probleme - läuft eher besser.

Schau doch mal ob im Bereich der VTG Schaufeln Ablagerungen zu sehen sind. Gruss Volker

Beitrag von „yaandy“ vom 17. Januar 2021 um 10:38

[Zitat von Goka](#)

Schau doch mal ob im Bereich der VTG Schaufeln Ablagerungen zu sehen sind.

Hallo Volker,

danke für deinen Tipp.

Kommt man an die VTG Schaufeln so ohne weiteres hin?

Man hat mir auch mal den Tipp gegeben das Kühlsystem über das Kühlmittelbehälter mit 2-3 bar abzudrücken um zu sehen wo das Kühlmittel evtl. sichtbar entweicht aber irgendwie traue ich mich nicht an so eine Aktion. 🤔

Beitrag von „coala“ vom 17. Januar 2021 um 10:45

[Zitat von yaandy](#)

[...] da die Urheberquelle auf der Zeichnung nicht ersichtlich war, dachte ich, dass die Einbindung in den Thread unproblematisch sei. [...]

Servus,

kurz erklärt: Alles was nicht dir gehört und nicht ausdrücklich als gemeinfrei erklärt ist (und das ist extrem selten...) ist eben nun mal das Eigentum anderer. Da muss nicht auf jeder Seite oder auf jedem Bild extra ein Copyright-Hinweis stehen, die Verwendungsrechte liegen alleinig beim Urheber und/oder entsprechenden Lizenznehmern.

Grüße

Robert

Beitrag von „Goka“ vom 17. Januar 2021 um 11:17

Die VTG Schaufeln selber wird man nicht sehen, im SSP350 ist ja genau dein Motor gezeigt.

Vom Stellmotor für die Schaufeln mal in Richtung Turbogehäuse schauen, ob da was rauschmaddert oder vielleicht streng riecht :). Vielleicht muss man das Wärmeblech abmachen oder biegen.

Beitrag von „yaandy“ vom 17. Januar 2021 um 11:27

[Zitat von Goka](#)

Die VTG Schaufeln selber wird man nicht sehen, im SSP350 ist ja genau dein Motor gezeigt.

Vom Stellmotor für die Schaufeln mal in Richtung Turbogehäuse schauen, ob da was rauschmaddert oder vielleicht streng riecht :). Vielleicht muss man das Wärmeblech abmachen oder biegen.

was würde das bedeuten wenn **da was rauschmaddert oder vielleicht streng riecht :). ?**

Beitrag von „Goka“ vom 17. Januar 2021 um 11:52

dass das Kühlwasser dort verschwindet.