

Motorsteuergerät nach Saugrohrklappen wechsel reset durchführen?

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 16:55

Nabend

mal eine neue Frage da mein Ficker v6 tdi bks 3l Bj 2006 mit 215000km nicht so richtig will

Habe wie in einem Anderen thema geschrieben Saugrohrklappen ind motoren nach vag rep Anleitung gewrchselt.

Ladeluftsystem ist dicht.

Keine Fehlermeldung im Motorsteuergerät.

aber nur keine Leistung (Anfahren nicht möglich) und langsamer hochlauf.

Fas MST lernt sich ja nach Fahrweise und Verschleiß der Motorkomponenten an. Optimiert sich selbst hinsichtlich Klappenstellungen und injektoren

wenn nun eine komponente wie die Saugrohrklappe ersetzt wird muss dann nicjt auch das MST resettet werden oder wie lange benötigt dies um die Einstellungen anzupassen

Gruß

Gerald

Beitrag von „pe7e“ vom 30. Dezember 2020 um 18:11

Hi;

Tipps:

1. nicht zehn Themen für ein Problem öffnen - das nervt !
2. nach dem Schreiben nochmal drüber lesen - wir geben uns auch Mühe damit du unsere Texte gut lesen kannst...

3. mal in einem Thema alle Probleme von deinem Auto auflisten sowie alle Fehlerbehebungen bzw. Fehlerbehebungsversuche auflisten - wenn du nur Stück für Stück mit den Sachen um die Ecke kommst, ist das für eine gute Hilfeanleitung nicht förderlich...

Gruß und guten Rutsch

Peter

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 20:36

Hallo Peter

Kein problem.

Werde hier im Forum nicht mehr nerven.

Beschreibe die Fehler so gut wie möglich. Aber ohne Fehlereintrag im MST ist das nur mündlich möglich.

auch komme ich nicht nach und nach mit infos.

Turbo VTG und Saugrohrklappen i.o soll und ist werte

Drucksignale plausibel und logisch zu Aussendruck.

Ladeluftleitung dicht.

Stellglied diagnose Motor und Steuerventileventile i.o.

unterdruck System i.O

Druck und Temperatursensoren i.O

Kat frei und DPF bei 95% mit logischem Aschewert.

Keine Fehlermeldung im MST.

viel gesucht und geprüft. Auch mit VW Erwin Rep Anleitung und Fehlersuche.

Kannst meine Themen gerne alle löschen gehe eh nicht von hilfe aus..

Gerald

Beitrag von „pe7e“ vom 30. Dezember 2020 um 21:42

Hi,

Wie viel Druck liegt an den Injektoren an?

Wie sieht der Spritfilter aus? Ggf. wechseln.

Ist der Nockenwellensensor i.o.?

Hast du originale Saugrohrklappen verbaut?

Gruß

Beitrag von „bejai“ vom 30. Dezember 2020 um 21:54

hi

originale Saugrohrklappen vom freundlichen. mit Stellmotor.

dieselfilter neu und entlüftet. Luftfilter auch neu.

LMM gereinigt

Hochdruckpumpe liefert im Leerlauf ca 250 bar. bei 4000 rpm dann ca 650 bar. Steigt auch mit Drehzahl

Nockenwellensensor muss ich prüfen. lief aber vor Saugrohrklappen wechsel.

Gerald .

Beitrag von „pe7e“ vom 2. Januar 2021 um 20:15

Hi,

Dann weiß ich auch nicht weiter...

Gruß

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 2. Januar 2021 um 20:26

Bitte einmal Luftmasse in den Mwb anschauen ob plausibel und Agr blind machen als versuch.

Beitrag von „bejai“ vom 3. Januar 2021 um 08:44

[Zitat von pe7e](#)

Hi,

Dann weiß ich auch nicht weiter...

Gruß

hi

Nw sensor ist i.O.

Beitrag von „bejai“ vom 3. Januar 2021 um 08:49

[Zitat von Lbs-v10](#)

Bitte einmal Luftmasse in den Mwb anschauen ob plausibel und Agr blind machen als versuch.

Moin

Versuche ich heute. müsste beim LMM im MST nicht ein fehler abgelegt werden?

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 3. Januar 2021 um 08:58

Du darfst dich nicht so sehr darauf versteifen das unbedingt nen Fehler abgelegt ist. Klar hat der Lmm elektrischen defekt zb dann steht er im Speicher. Es geht darum mal zu sehen wieviel luftmasse hat er, dazu wenn geht noch Einspritzmenge. Agr usw wenn zb klemmt oder oder oder. Ferndiagnose ist sowieso nicht einfach aber grundlegend muss Luftmasse zu Einspritzmenge passen. Unterdruckschläuche alle richtig drauf? Dieselfilter vor und Rücklauf auch richtig rum?

Beitrag von „bejai“ vom 3. Januar 2021 um 14:48

hallo

habe Lustmasse und auch die Injektoren kontrolliert. alles wie vor ca 6 wochen vor Saugrohrbrücken wechsel. Da lief noch alles gut mit nur der Anzeige intake manifold bank 1

Er fuhr prima mit den alten Brücken. nur nach dem wechsel des rep Satzes VW (Gestänge) Ging er in den Notlauf. deshalb dann der Brückenwechsel. alle Werte im Leerlauf sind wie gehabt vor tausch.

Das ist ja das was mich so wundert.

Gerald

Beitrag von „Goka“ vom 3. Januar 2021 um 15:21

Hallo Gerald,

ich lese und denke hier schon die Weile mit. Hier mal ein externer Ansatz:

Im SelbsStudienProgramm 350 zum BKS Motor steht, dass man die Ansaugbrückenunterteile und Motoren nur zusammen wechseln kann. Warum wird nicht gesagt. Meine herausgelesen zu haben, dass Du die Motoren von VDO hast. Sind die Ansaugbrückenunterteile von woanders?

Im 7zap Teilekatalog finde ich etwas unterschiedliche Teilenummern zwischen 2004 und 2006 Versionen, die Endbuchstaben sind anders.

Vielleicht has Du eine falsche Version, die dann nicht mit einem der Motoren zusammenarbeitet. Auch ich glaube dass der Motor auch den Poti enthält der dann die Stellung meldet.

Vielleicht mal bei VW mit der FIN die Teilenummern nachprüfen. Gruss Volker

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 3. Januar 2021 um 20:06

Das ist ein sehr guter Ansatz, wenn es dir nicht zu viel aufwand oder Umstand ist baue doch nochmal die alten ein und schaue wie er sich dann verhält?

Beitrag von „bejai“ vom 5. Januar 2021 um 06:52

[Zitat von Goka](#)

Hallo Gerald,

ich lese und denke hier schon die Weile mit. Hier mal ein externer Ansatz:

Im SelbsStudienProgramm 350 zum BKS Motor steht, dass man die Ansaugbrückenunterteile und Motoren nur zusammen wechseln kann. Warum wird nicht gesagt. Meine herausgelesen zu haben, dass Du die Motoren von VDO hast. Sind die Ansaugbrückenunterteile von woanders?

Im 7zap Teilekatalog finde ich etwas unterschiedliche Teilenummern zwischen 2004 und 2006 Versionen, die Endbuchstaben sind anders.

Vielleicht has Du eine falsche Version, die dann nicht mit einem der Motoren zusammenarbeitet. Auch ich glaube dass der Motor auch den Poti enthält der dann die Stellung meldet.

Vielleicht mal bei VW mit der FIN die Teilenummern nachprüfen. Gruss Volker

Alles anzeigen

Moin

Werde heute umbauen auf meine alten Motoren. Die VDO Motoren hat Basti im anderen Thema mit ähnlichen Problemen . nur seiner fährt.

ich habe den Satz vom freundlichen verbaut. das sind Motoren und Klappen, da es diese nur gemeinsam gibt.

Die Motoren lernen sich auf die Klappen an da es Schrittmotoren sind. Also nur die Endpunkte. Diese werden dann abgelegt als Oberer und unterer Endpunkt

Die Abfrage bei Zündung ein (Endpunkte) funktioniert.

Die Klappen sind bei Leerlauf auf. und werden bei steigender Drehzahl Lastabhängig geschlossen / geöffnet um die Luftzufuhr / Verwirbelung / Füllung zu steuern. Soweit meine Recherche.

Die Stellglieddiagnose und auch die Fahrbewegung Zündung ein funzt. Habe die Dinger nun mehrfach ausgebaut und wieder ein. Da ist der Stellmotorwechsel kein Problem.

Langsam habe ich Übung.

Bin ernsthaft am überlegen auch noch mal die kompletten alten Klappen zu verbauen mit dem Reparatursatz der Koppelstange um zu sehne ob es da besser ist. Mein freundlicher möchte die Klappen und Motoren gerne wieder haben (die alten als Austauschteil) da diese wie auch Motoren und Getriebe im VW Kassel aufgearbeitet würden.

Gerald

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 5. Januar 2021 um 09:38

Mein ich ja baue die alten Klappen mit ein

Beitrag von „bejai“ vom 5. Januar 2021 um 12:55

Na dann sind wir uns ja Einig.

mal sehen, was er dann sagt.

1 versuch nur alte Motoren erst 1 dann beide

2 Versuch alte Klappen und neue Gestänge erst 1 dann beide mit alten Motoren

3 versuch alte Klappen mit neuen Motoren erst 1 dann beide.

Melde mich nach Einbau.

Beitrag von „bejai“ vom 5. Januar 2021 um 21:23

so alte klappen sind vorbereitet. neues gestänge drauf .Am Stellhebel kein spiel am anderen ende minimal spiel.

Aufgrund der Maloche muss ich morgen erst das wechselfpiel machen.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 5. Januar 2021 um 21:28

Ach so Nachtrag

Habe den Dicken grade in die Garage gequält. im Leerlauf kalt. unruhiger lauf. bis ca 2500 rpm.

Dann Qualmwolke weiß wie ein Schiffsdiesel. bei 2500

rpm

Da stimmt was nicht mit den klappen.

Kein fehler im Speicher.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 8. Januar 2021 um 21:31

Nabend

So Zwischenmeldung

1. Motoren Saugrohrklappen gewechselt auf alte . Erst Bank 1 alt Bank 2 neu, dann Bank 2 alt und 1 neu, dann beide alt

Ergebnis wie vorher keine Fehlereinträge im Speicher, Drehzahl bis max 2000 keine Leistung. In jeder Kombination. Vorab Kontrolle ob Stellmotoren laufen oder regeln bei Zündung ein.

2. Bank 2 Saugrohrbrückenunterteil auf alt umgebaut. Mit Motorwechsel alt neu.

Ergebnis wie vorher keine Fehlereinträge im Speicher, Drehzahl bis max 2000 keine Leistung. In jeder Kombination. Vorab Kontrolle ob Stellmotoren laufen oder regeln bei Zündung ein. Und Stellglieddiagnose bei angebauten Saugbrücke. Auch Drosselklappe geprüft.

Morgen wird auch Bank 1 umgebaut.

AUFFÄLLIG IST DIE Saugrohrbrücke Bank 1 hat Öl/Ruß Nebel am Lappen beim abwischen. Saugbrücke Bank 2 ist sauberer beim drüberwischen.

Natürlich immer darauf geachtet das Brücke und LLL dicht sind.

WENN DIE Brücke ab ist kann man bei der Stellglieddiagnose schön sehen wie Klappen auf und zu gehen.

WAS MIR BEIM Testen aufgefallen ist das VCDS bietet mir einen Reset Motorsteuergerät an. Nicht nur Speicherlöschen sondern Reset also Zurücksetzen.

AUF WAS WIRD DAN RESETET??????

ODER IST MEIN dicker nur ohne Anzeige im Notlaufprogramm. ??????????

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 9. Januar 2021 um 15:44

So auch seite Bank 1 umgebaut. mit neu und Altmotor

keine Änderung.

???????????

Gerald

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 9. Januar 2021 um 19:53

Reset bedeutet das er alle Lernwerte löscht und quasi diese neu adaptiert. Ich mache das immer wenn etwas am motor umgebaut wurde

Beitrag von „bejai“ vom 9. Januar 2021 um 23:23

ok. Danke.

Ich habe keine Idee mehr was oder wo der Bock ist.

Nun sind die neuen Brücken wieder drin. Ist ja wie beiden alten alles gleich ist.

Morgen mal die Zusatzbatterie als Starter Batterie umbauen und dann alles auf Ausgang resettet

Ich habe keine Idee mehr.

GERALD.

Beitrag von „bejai“ vom 10. Januar 2021 um 13:56

so und nun ist auch noch die Batterie platt. lässt sich über die Masse und Plus im Motorraum nicht mehr laden.

Nu muss ich erst mal nee neue bestellen. scheiß Lockdown

nicht mal schnell ne neue kaufen.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 13. Januar 2021 um 18:58

hallo

habe mich nun auch mal mit neuer Batterie und. SSP350 schlau gemacht.

nach der Stellung der Klappen ist mein Dicker im Notlauf und hat den Lader abgeschaltet.

Wie beende ich den Notlauf

im MST ist der nicht hinterlegt.

in Welchem Steuergerät wird der gespeichert

Gerald

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 14. Januar 2021 um 07:56

Moin Gerald

Soweit ich weiss, bekommst Du den Notlauf nur "abgeschaltet", wenn Du den entsprechenden Fehler behebst, der den Notlauf auslöst.

Viel Erfolg

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 16. Januar 2021 um 21:25

Auch wenn bei vcds nichts hinterlegt ist, würde ich beim auslesen von Motorsteuergerät einfach mal Fehlerspeicher löschen drücken. Falls du nur normal mit dem zurück button aus dem Steuergerät gehst wäre das eine Möglichkeit.

Beitrag von „micha912“ vom 17. Januar 2021 um 08:36

Genau.

VCDS ist nicht das Allweltsheilmittel, als das es teilweise dargestellt wird. Ich z.B. hab letztens festgestellt, das es nach dem Autoscan zwar das Löschen der Fehler bestätigt, diese aber dann in den einzelnen Steuergeräten trotzdem noch vorhanden und dort "manuell" gelöscht werden müssen. Mag eine unglückliche Software-Hardwarekonstellation sein oder was weiß ich, von RossTech gab es dahingehend bisher kein Feedback. Der Fehler tritt bei mir allerdings nur bei der 64-bit Version auf.

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 17. Januar 2021 um 15:06

[Zitat von micha912](#)

Genau.

VCDS ist nicht das Allweltsheilmittel, als das es teilweise dargestellt wird. Ich z.B. hab letztens festgestellt, das es nach dem Autoscan zwar das Löschen der Fehler bestätigt, diese aber dann in den einzelnen Steuergeräten trotzdem noch vorhanden und dort "manuell" gelöscht werden müssen. Mag eine unglückliche Software-Hardwarekonstellation sein oder was weiß ich, von RossTech gab es dahingehend bisher kein Feedback. Der Fehler tritt bei mir allerdings nur bei der 64-bit Version auf.

das kann ich bestätigen, ich „lösche“ den Fehlerspeicher beim autoscan, gelöscht wird jedoch kein Fehler. Das manuelle Löschen muss ich mal ausprobieren. Habe ebenfalls die 64-bit Version.

Beitrag von „bejai“ vom 18. Januar 2021 um 19:29

[Zitat von Sierrakiller](#)

Moin Gerald

Soweit ich weiss, bekommst Du den Notlauf nur "abgeschaltet", wenn Du den entsprechenden Fehler behebst, der den Notlauf auslöst.

Viel Erfolg

moin

Leider ist im MST kein fehler abgelegt.

FEHLER OHNE INFO SUCHEN IST SCHWIERIG.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 18. Januar 2021 um 19:31

[Zitat von Lbs-v10](#)

Auch wenn bei vcds nichts hinterlegt ist, würde ich beim auslesen von Motorsteuergerät einfach mal Fehlerspeicher löschen drücken. Falls du nur normal mit dem zurück button aus dem Steuergerät gehst wäre das eine Möglichkeit.

Moin

Hatte ich nach Saugrohrklappenwechsel gemacht. Da war nur der Klappenfehler Bank 1.

Sonst nix.

nu ist kein fehler im Speicher.

also gelöscht und gut.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 18. Januar 2021 um 20:04

[Zitat von IGOR V10](#)

das kann ich bestätigen, ich „lösche“ den Fehlerspeicher beim autoscan, gelöscht wird jedoch kein Fehler. Das manuelle Löschen muss ich mal ausprobieren. Habe ebenfalls die 64-bit Version.

Bei mir ist nach dem Löschen Saugrohrwechsel der Speicher Leer war Manuell gelöscht . Kein neuer Fehler drin.

Auch die Einlassventile sehen bei Kamerabetrachtung sauber aus. und die Wege dort hin. an den Klappen ca 5mm dick Ölschmuder.

egal wann ich schaue oder auch wenn ich Motor Laufen lasse und eine Rauchfahne erzeuge durch Gas geben.

Speicher bleibt immer leer.

Soweit ich es sehen kann.

Wenn ich Laufen lasse im Leerlauf und Messwerte auswerte habe ich ca 1 bar in Ansaugung . 250 bar dieseldruck. und temperatur passt auch zu aussentemp. bei Gas geben Steigt dieseldruck je nach Pedalstellung auf 650 bis 700 bar. das führt zu einer höheren Einspritzmenge . Durch die fehlende Drehzahl fängt der Dicke an zu qualmen.

durch die Rauchfahne würde ich auf eine unsaubere Verbrennung tippen. Saugrohrklappen bleiben offen und Einspritzmenge wird nicht angepasst. nach Kennfeld. Bei Gasgeben ohne Drehzahlsteigerung steigt der Kraftstoffdruck und es wird gemäß Kennfeld nach Pedalstellung und Sensoren mehr eingespritzt. durch die fehlende Drehzahlsteigerung säuft der Motor dann ab. und qualmt wie ein Schiffsdiesel. würde ja auf verstopften DPF oder Kat schließen. nur den hatte ich draussen und wollte mal nach turbo ins freie blasen. Brachte aber auch nix.

Frage die unterdruckdose für den Bypasskühler wird die überwacht ?

Wenn der Turbo abschaltet ist. also keine VTG Verstellung stattfindet um die Leistung entsprechend Abgasmenge zu regeln Fehlt ja auch der Ladedruck. Damit würde ich den Motor auch überfetten. Wenn ich es mal schaffe eine Drehzahl über 1800 rpm zu erzeugen kommt ja auch was an Leistung und Drehmoment nach Messwertanzeige.

nur wie kriege ich den Turbo wieder zum ordentlichen regeln. Die VTG wird über Kennfeld gesteuert

Und die Stellglieddiagnose regelt die VTG ohne meckern.

Also wo liegt dieser Wert

Gerald

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 18. Januar 2021 um 20:11

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/26034-motorsteuerg%C3%A4t-nach-saugrohrklappen-wechsel-reset-durchf%C3%BChren/>

Hi

Wie sieht denn die Ladeluftstrecke und die Ansaugstrecke aus? Luftfilter?

So wie sich das anhört, bekommt er also keine bzw nicht genug Luft.

Schöne Grüße

Beitrag von „bejai“ vom 19. Januar 2021 um 07:26

Hallo Martin,

Ladeluftstrecke ist frei und Sauber. Luftfilter ist auch neu. Ein test ohne Luftfilter keine Änderung. Hatte auch den Schlauch / Anschluß bis zum Turbo ab und geprüft.

Der LMM ist auch i.O.

Auch die Druckseite ist Dicht und frei.

Ich krieg noch ein Horn mit dem Bock.

Hatte auch schon AGR zu und keine Änderung.

Bin gestern Abend wieder mal eine Runde gefahren. (im Dunkeln)

bis 1800rpm keine Leistung und der bock geht fast aus. (tuckert im Standgas dann bei ca 25-30 KMH rum wie auch sonst im ersten Gang. (habe einen Schalter)

dann kannst Du ihn im Leerlauf auf ca 3000rpm bringen und neu einkuppeln. (dauert nur) . Dann im 1 Gang ca 40 KMH (will nicht übertreiben) und dann fängt er an zu Qualmen. Rückspiegel sicht ist dann nicht möglich. (Versuch mal pitsch nasses Laub zu verbrennen. Dann hast Du die Qualmwolke)

Ist er dann wieder im Leerlauf hört qualm auch auf.

Motor läuft auf allen 6 Pöten und klackert auch nicht. würde sagen ganz leicht unrunder lauf bei ca 750 rpm (Der müsste bei ca 780-800 rpm stehen. nach BKS Anleitung und SSP Einspritzung (Druck) und Injektoren und Auch der Turbo macht keine auffälligen Geräusche oder die Sensoren geben unplausible Werte ab.

Ohne die VTG Regelung wird das auch nix mit dem höheren ladedruck, da der Turbo nur im " Leerlauf " dreht.

Dann laufen lassen und Nix im Speicher. Ausmachen und neu Starten möglich.

Ausmachen Stellglieddiagnose und alles Super.

Der Bock gehört schon ca 10 Jahre zur Familie. ohne Probleme. Aber wenn der so weiter macht nicht mehr lange.

Ja denke auch, das er eine falsche menge Luft / Abgas bekommt. und solange die Klappen voll auf sind, wird das nix mit der saubern Verbrennung.

Gerald

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 19. Januar 2021 um 17:39

Hi Gerald

Vielleicht hast Du das schon alles geschrieben, dann sorry fürs nachfragen, aber einfach mal um das ganze zu rekapitulieren:

Die Ladeluftstrecke ist geprüft, auch auf Dichtigkeit?

Funktioniert denn der Turbo? Ist der Verdichter und die Turbine noch vorhanden? (Hast Du mal auf beiden Seiten reingeschaut?) Funktioniert die VTG?

Schöne Grüsse

Beitrag von „bejai“ vom 19. Januar 2021 um 20:32

Hallo

Also Ladeluft strecke ist dicht und frei.

Im Steuergerät kein Eintrag.

VTG und Klappen bei Stellglied diagnose i.o.

turbo war vor wechsel normal und unauffällig. wenn er es über 3000rpm schafft passiert auch was mit weißem rauch bis 4000 rpm . Werde aber morgen mal schauen ob ich ein Endoskop auftreiben kann und noch mal in die bänke und den Lader schauen.

War heute mal beim freundlichen meines vertrauens ohne Auto. der sprach von wirtschaftlichem Totalschaden wegen Steuerkette und Ventilbruch.

Wenn der Turbo den Geist aufgegeben hätte grad bei Saugrohrklappen wechsel wäre schon seltsam und blöd . gleiches gilt für die Steuer Kette.

Und das als Ferndiagnose.

Höre aber kein klappern. wie vom Kettenspanner. und auf motor raus nur mal eben habe ich keinen Bock.

Der Dicke ist 14 Jahre und 200tkm alt.

Darum mal kamera in die Einlasskanäle. und zum Turbo.

Aber noch mal nee Frage.

Hat der BKS eine verstellbare NW. Die Zeiten der Injektoren liegen weit auseinander Bank1 +5 zu Bank2 -5 . das bei der Laufleistung die Kette gelängt ist ok aber so weit. weil wenn kette gesprungen dann gute Nacht. obwohl kann ich mir nicht vorstellen.

Problem ist klappen bei start voll auf und schließen auch nicht bei Drehzahlsteigerung. wenn ich nun die neuen klappen sehe kommt Fahrerseitig Bank 1 Ölnebel an und Bank 2 ist trocken. Da fehlt Ladedruck.

Alles scheint so als hätte der Dicke abgeschaltet.

Habe mich noch nicht an MST Reset getraut. weil eigentlich müsste ja weg sein nach entfernen Fehler.

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 19. Januar 2021 um 20:47

Hey vergessen

kann es sein das im Steuergerät Kombi Instrument auch ein Fehlercode abgelegt ist nach Motorleuchte.

Gerald

Beitrag von „micha912“ vom 20. Januar 2021 um 05:59

Hey, das findest Du am sichersten heraus, indem Du mal einen kompletten Scan machst....

Beitrag von „bejai“ vom 20. Januar 2021 um 08:30

hallo Micha,

Den kompletten Scan (Abfrage Fehlerspeicher) habe ich gemacht. im KI ist aber nichts abgelegt. Weil ja kein Fehler. Die Bezeichnung Fehlercode ist / war irreführend.

Weis nur nicht ob dort nicht eine Einstellung hinterlegt ist 0 oder 1 die dem MST sagt Notlauf an / aus . Das findest Du mit dem Scan nicht.

Siehe Öl Intevall.

das kannst Du zurücksetzen auf Tage und Laufleistung musst aber im Block den Punkt 11 setzen für Longlife Berechnung und 0 für fix Intervall.

Wenn im KI also ein Wert nach Anzeige nicht passt, dann geht nix.

gerald

Beitrag von „bejai“ vom 20. Januar 2021 um 16:47

So update

Motor Steuergerät reset durchgeführt.

Läuft grütze bei 780 rpm. Drallklappen und Agr Steuerung spielen verrückt. kein Qualm.

Dann mühsam auf 3500 4000 rpm

Weißer Qualm. Drallklappen voll auf und ruhig AGR Regelung ruhig. dreht im Leerlauf auf 5000 rpm hoch. nimmt ab 2500 rpm gas an beim fahren.

Wieder in Leerlauf Qualm nimmt ab und drallklappen und agr weniger Bewegung.

Wieder mühsam auf 3500 gasannahme ab 2500 rpm fast normal kein qualm.

Im Standgas dann kein Qualm

Gasannahme ab 2500rpm i.O bis 2500 Grütze.

morgen mal auslesen. Keine Offensichtliche Fehlermeldung Leerlauf noch leicht unrund. keine Klapper oder Rasselgeräusche.

Warum nur ist die Gasannahme von 750 bis 2500 rpm so schlecht?

Gerald

Beitrag von „bejai“ vom 21. Januar 2021 um 19:25

so heute der Dicke kalt start und mal an der Drosselklappe gewackelt.

keine Gasannahme und kurzes leuchten der Glühwendel.

nach Glühwendel klappen ruhig. Stellglieddiagnose Selbsttest i.O.

Noch nicht weiter ausgelesen.

warum nimmt der kein gas an.

Gerald

Beitrag von „Lbs-v10“ vom 21. Januar 2021 um 19:34

Das Drehzahlband spricht aber für fehlerhafte VTG. Er hat bis dahin einfach zu wenig oder keinen Ladedruck.

Kannst du während des Fahrens mit vcds Ladedruck Soll und Ist vergleichen?

Hattest du etwas am Ladedrucksensor gemacht oder getauscht?

Wo hast du gewackelt das die Glühwendel leuchtete?

Beitrag von „bejai“ vom 21. Januar 2021 um 22:34

hallo

das wollte ich morgen wieder mal nach Messwertreihe 11

Drehzahl /druck Ist /druck Soll /Tast Verhältnis

Tastverhältnis für Sensoren Agr Ladedruckregler ... waren i.O. Auch haben sich die Injektoren wieder eingependelt Waren am Anschlag +-5 nun im mittleren Bereich . Druck Kraftstoff passt auch.

VTG Stellglieddiagnose ist i.o. regelt. hörbar. ob sich auch die Klappen bewegen ??? morgen mal Abdeckung ab.

Was mich wundert ist das er parallel noch ca 100rpm zu langsam läuft im Leerlauf bei ca 730 bis 750 rpm aber konstant ohne Ausreißer. Als ob er Nebenluft zieht . oder der Gegendruck zu hoch ist. Aber ohne Temp sensor nach Turbo wird es auch nicht besser. DPF ist zu 95 % voll bei dPF voll würde Leistung fehlen oben und nicht unten.

die LLL hatte ich geprüft und war dicht.

gewackelt und gedrückt hatte ich am Ladeluftschlauch vor Drosselklappe. als ob ich da wieder bisschen Ölkohle gelöst hatte. und noch am Stecker Drosselklappe.

Gerald

Dann noch mal Unterdruck prüfen

Und Kurbelgehäuse Entlüftung. Ölstand und Wasser sind i.o und variieren auch nicht.

Beitrag von „bejai“ vom 23. Januar 2021 um 20:09

moin

Update

unterdruck i.o.

ladeluftleitung dicht.

Messwertreihe 11 Drehzahl druck soll drick ist tast verhältnis

leerlauf. soll ist identisch

Steigerung drehzahl bis 2000 rpm soll steigt ist kobstant. Abweichung.

ab 2000 bis 2200 rpm soll ist nähern sich an. ab 2200 rpm soll ist nahezu gleich.

VTG.

Verstellung erfolgt ab ca 1200 rpm . zumindest bewegt sich der sochtbare teil der verstellung ohne Hitzeschutz.

wie es im Turbo aussieht ???

kraftstoffdruck leerlauf 250 bar drehzahlabhängig steigend.

Gerald

Beitrag von „micha912“ vom 24. Januar 2021 um 08:15

Hallo Gerald,

liest Du Dir eigentlich Deine Beiträge vor dem Absenden nochmal durch? Vielleicht würdest Du mehr Lösungsvorschläge bekommen, wenn es nicht so anstrengend wäre, Deine Beiträge zu entziffern, die sich für mich wie Selbstgespräche lesen - im Telegramm-Stil. 😞 Die Rechtschreibung erwähne ich jetzt nicht weiter.

Was soll mir zum Beispiel: Messwertreihe 11 Drehzahl druck soll drick ist tast verhältnis

oder Steigerung drehzahl bis 2000 rpm soll steigt ist kobstant. Abweichung. sagen? Schalt doch bitte wenigstens die Rechtschreibprüfung ein und schreib in zusammenhängenden Sätzen.

Danke, Micha

Beitrag von „Sierrakiller“ vom 25. Januar 2021 um 18:24

Hi Gerald

Wenn Du wissen willst, ob sich die VTG auch im Turbo verstellt, müsstest Du mit einer Kamera in den Turbo reinschauen und die Stellglieddiagnose am Turbo durchführen.

Gruss

Beitrag von „bejai“ vom 26. Januar 2021 um 22:32

Hallo und themen Ende.

Suche weiter. Für mich alleine. Ist eh die bessere Lösung.

Danke an die mit Idee und technischem Verständnis die helfen wollten.

Der Rest kann mir gestohlen bleiben. DUMMES Zeug Schwätzer und Nörgler wendet Euch zu nörgeln an Eure Familien.

Gerald

Beitrag von „FrankS“ vom 27. Januar 2021 um 01:57

sag' mal, wie bist du denn drauf?

Deine Beiträge sind wirklich extrem schwer zu lesen und trotzdem haben sich hier einige Forumsteilnehmer viel Mühe gegeben, dir zu helfen, jedenfalls mehr, als du dir Mühe gegeben hast, verständliche Beiträge zu liefern.

Gruss

frank

Beitrag von „Basti46120“ vom 27. Januar 2021 um 07:19

[Zitat von bejai](#)

So update

Motor Steuergerät reset durchgeführt.

Läuft grütze bei 780 rpm. Drallklappen und Agr Steuerung spielen verrückt. kein Qualm.

Dann mühsam auf 3500 4000 rpm

Weißer Qualm. Drallklappen voll auf und ruhig AGR Regelung ruhig. dreht im Leerlauf auf 5000 rpm hoch. nimmt ab 2500 rpm gas an beim fahren.

Wieder in Leerlauf Qualm nimmt ab und drallklappen und agr weniger Bewegung.

Wieder mühsam auf 3500 gasannahme ab 2500 rpm fast normal kein qualm.

Im Standgas dann kein Qualm

Gasannahme ab 2500rpm i.O bis 2500 Grütze.

morgen mal auslesen. Keine Offensichtliche Fehlermeldung Leerlauf noch leicht unrund. keine Klapper oder Rasselgeräusche.

Warum nur ist die Gasannahme von 750 bis 2500 rpm so schlecht?

Gerald

Alles anzeigen

Ein V6 TDI, der im Leerlauf bis 5.000 U/min dreht? Der regelt ja viel früher ab, oder liege ich da falsch?

Beitrag von „coala“ vom 27. Januar 2021 um 10:45

[Zitat von bejai](#)

[...] da mein Ficker v6 tdi bks 3l Bj 2006 mit 215000km nicht so richtig will [...]

[Zitat von Basti46120](#)

Ein V6 TDI, der im Leerlauf bis 5.000 U/min dreht? Der regelt ja viel früher ab, oder liege ich da falsch?

Servus,

wenn ich mich recht erinnere, konnten die "alten" V6 TDI das tatsächlich noch und drehten auch im Leerlauf bis in den Drehzahlbegrenzer. Das wurde dann bei folgenden Modellen im Laufe der Zeit schrittweise geändert, so dass die Drehzahl in "N" immer weiter herabgesetzt wurde.

Grüße

Robert

Beitrag von „Basti46120“ vom 27. Januar 2021 um 22:09

Also ich habe einen V6 TDI von 2004 und der dreht im Leerlauf bis 4.000. mehr geht nicht. Meiner Meinung nach ist auch mehr nicht sinnvoll und notwendig, denn wenn man sich die Grafik ansieht von Leistung und Drehmoment ist alles über 3.750 U/min nicht mehr sehr produktiv und dann geht die Kurve auch runter. Außerdem ist der Verschleiß bei ständig solcher Fahrweise sicher auch viel höher.

Bei meinem beginnt der rote Bereich bei so 4.300/4.400 U/min - da sind 5.000 U/min ja extrem heftig ...