

V6 3,2 mit LPG Probleme mit Ventilen?

Beitrag von „olek“ vom 28. November 2007 um 21:16

Hallo,

hat hier jemand Erfahrungen mit der Umrüstung auf LPG mit seinem V6 3,2 (240PS)?
Habe gehört, dass dieser Motor nicht "Gasfest" sei. Das Problem sei, dass die Ventilsitze den Gasbetrieb nicht aushalten.

Hat da jemand schon Erfahrungen in diesem Bereich gemacht?

Gruss,
Olek

Beitrag von „olek“ vom 2. Dezember 2007 um 17:00

Hallo?! hm. weiss keiner oder habe ich es in einem anderen Thread überlesen?

Beitrag von „Tramp“ vom 2. Dezember 2007 um 18:01

Hallo Olek,

fahre V8 und seit Februar 2007 LPG. In dieser Zeit bin ich über 19t km mit LPG gefahren. Um die Ventilsitze zu schonen habe ich Flash-Lub einbauen lassen. Da wird dem Motor etwas Öl zusätzlich eingespritzt. Mein Umrüster hält aber nichts vom Flash-Lub. Seiner Meinung nach ist das nur zur Beruhigung des Gewissens. Er meint auch, dass nur die ersten Zylinder mit dem Öl versorgt werden. Ich habe damals aber auf den Einbau bestanden. Seit kurzem gibt es ein Additiv das man unter Hochdruck in den LPG-Tank gibt. Das Additiv vermischt sich mit dem LPG und jeder Zylinder wird gleichmäßig versorgt (Aussage des Umrüster).

Das erste Jahr übernimmt der Hersteller der LPG-Anlage alle durch LPG verursachten Schäden und danach kann man eine Anschlussversicherung abschließen, was ich tun werde. Was kann dann noch passieren???

LG aus Bayern

Harald

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 2. Dezember 2007 um 18:22

[Zitat von olek](#)

Hallo,

hat hier jemand Erfahrungen mit der Umrüstung auf LPG mit seinem V6 3,2 (240PS)?
Habe gehört, dass dieser Motor nicht "Gasfest" sei. Das Problem sei, dass die Ventilsitze den Gasbetrieb nicht aushalten.

Hat da jemand schon Erfahrungen in diesem Bereich gemacht?

Gruss,

Olek

Alles anzeigen

Frag mal den User "reuberle".

Der hat einige 10tausender mit seinem Gasomobil hinter sich gebracht.
Allerdings war das wohl nicht der FSI.

Gruß

Beitrag von „Porto“ vom 2. Dezember 2007 um 22:30

Hallo Hannes!

Es geht nicht um den FSI, sondern um den V6 mit 241PS.

Falls jemand etwas zu der oben gestellten Frage weiß, würde mich das auch brennend interessieren, weil ich auch eine Umrüstung plane.

Vielleicht bezieht sich das Problem aber auf die älteren Gasanlagen und nicht mehr auf die, wo das Gas im flüssigen Zustand eingespritzt wird, wodurch die Ventile gekühlt werden.

Beitrag von „olek“ vom 5. Dezember 2007 um 20:50

Lt. Umrüster ist dies die Aussage von Prins.
Es handelt sich um die neuste Anlage von Prins.
Der V8 ist angeblich als unbedenklich eingestuft.

Davon abgesehen... Ist der V6 eigentlich ein richtiger V oder ein VR ?

Beitrag von „owolter“ vom 6. Dezember 2007 um 08:25

[Zitat von olek](#)

Lt. Umrüster ist dies die Aussage von Prins.
Es handelt sich um die neuste Anlage von Prins.
Der V8 ist angeblich als unbedenklich eingestuft.

Davon abgesehen... Ist der V6 eigentlich ein richtiger V oder ein VR ?

ist ein VR

Beitrag von „V6Benzi“ vom 6. Dezember 2007 um 20:07

Auf diesem Weg ein Ausführlicher Erfahrungsbericht zum Thema Autogas & Touareg.

Modell: V6 Touareg, Benziner 3,2 Liter Hubraum 240 PS, umgerüstet bei KM 2500

Zunächst die wirtschaftlichen Fakten:

Die großen Fakten:

[LIST]

[*]Verbrauch 20 Liter Autogas im von mir gefahrenen Stadtverkehr & Autobahnmix.

[*]Mehrverbrauch LPG Autogas gut und gerne 20%.

[*]Bei Superpreisen um 1,40 € und Gaspreisen hier in München von 68 cent liegt die prozentuale Ersparnis zwischen 40 und 45%.

[*]Man spart bei o.g. Randbedingungen 9 bis 10 € pro hundert Kilometer

[*]Bei Einbaukosten von 2800 € liegt der Break even bei etwas unter 30.000 km.

[*]Kalkuliert man ein, dass ein Benziner mit Gasantrieb sich am GW-Markt besser veräußern lässt, liegt der break-even erheblich früher.

[*]Die Einstufung Euro 4 bei der Kfz-Steuer blieb erhalten.

kleinere wirtschaftliche Fakten:

Bei der Wirtschaftlichkeit im laufenden Betrieb sollte man das Benzin, dass sich der Motor beim Kaltstart auf dem ersten Kilometer reinzieht nicht vergessen. Wer viel Kurzstrecke fährt und pausenbedingt den Motor dazwischen immer wieder kalt werden lässt, spart also weniger.

Umgekehrt soll man die Ölwechsel-Intervalle dehnen können (mache ich nicht, da ich das Auto mit komplettem Serviceheft irgendwann verkaufen will)

Die technischen Fakten:

eingebaut wurde eine Prins Anlage der neuesten Generation.

Der Tank liegt in der Reserverad-Mulde.

Der Boden des Kofferraums wurde gesamthaft um knapp 3 cm angehoben und die aufgehende Kante mit einem dem Kofferraumbelag angepassten Teppichbodenstreifen so verkleidet dass man es optisch kaum bemerkt.

Tank fast brutto 54 Liter, tatsächlich nutzbares Volumen sind aber gerade mal 40 bis 42 Liter.

Bei meinem Fahrstil reicht das für 200 km, manchmal auch 230km.

Die Gasfüllstandsanzeige zeigt den Pegelstand in groben 20% Steps an, die Nutzung des Tageskilometerzählers als Zusatzindikator für die verbleibenden Restkilometer ist hilfreich.

Im Cockpit des Autos wurde der 4 mal 4 cm große und kaum 1 cm hohe Gasbetriebscontroller wunschgemäß links unten zwischen Lenkrad und Fahrertür in das Armaturenbrett eingebaut. Dort fällt er nicht auf.

Einfüllstutzen für das Gas direkt neben dem Benzinstutzen und unter der gemeinsamen Tankklappe.

Der auf einem Prüfstand gemessene Leistungsverlust beträgt 4 KW bei maximaler Motorleistung.

Der Drehmomentverlauf ist fast identisch, wobei das maximale Drehmoment bei (meinem) Gasbetrieb bei niedrigerer Drehzahl anfällt und minimal (2 Newtonmeter) höher liegt als bei Benzin. Die Gaskurve liegt zwischen 3000 und 4000 u/min leicht über der Benzinkurve, ab 4000 leicht darunter. Ob das der Einstellung durch meinen Umrüster zu Verdanken ist oder eben einfach immer so ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Bei kaltem Motor startet das Auto immer auf Benzin, nach ca. einem gefahrenen Kilometer gehen die grünen Lämpchen für den aktivierten Gasbetrieb an.

Fühlbar ist das Umschalten von Benzin auf Gas nicht.

Bei warmem Motor arbeitet der Motor vom Start weg sofort auf Gas.

Bei halbwarmem Motor ist die Anlaufzeit bis zur Umschaltung erheblich kürzer als beim morgendlichen Kaltstart.

Das subjektive Erleben / sonstiges

Insgesamt gefällt der Motor im Gasbetrieb noch besser als im Benzinbetrieb. Sehr angenehm ist, dass der Motor im Gasbetrieb ruhiger/weicher läuft und runder hochdreht. Das ist ein Komfortgewinn und Zugewinn an Fahrvergnügen.

Beim Einbau wurde allergrößter Wert auf Unauffälligkeit gelegt. Das Ziel wurde erreicht.

Es wurde mangels klarer Absprachen ein polnischer Tank eingebaut. Die holländischen wären teurer und auch nicht besser. Ob's stimmt? Jedenfalls ist der Ausnutzungsgrad von unter 80% nicht toll.

Dem Einbaubetrieb wurde klipp und klar gesagt, dass Leistungsverluste nicht in Kauf genommen werden und darauf bei der Einstellung der Anlage zu achten sei. Das Ziel wurde erreicht. Natürlich fragt sich, ob der satte Verbrauch auch damit was zu tun hat - oder mit meinem Fahrstil.

Lange Fahrten unter Vollast bei heißem Wetter soll man wohl eher vermeiden. Der V6er ist für Gas gut geeignet, aber die Ventile halten bei einem zu aggressiven Fahrstil wohl nicht ewig, dann wäre es mit der Wirtschaftlichkeit schnell vorbei. Da ich einen Automatik fahre, der nur bei kick-down (oder jenseits der 170 km/h) über die 4000 u/min geht, sehe ich das gelassen.

Der Motor wird schnell warm, was im Winter kein Nachteil ist, erst recht gegenüber Dieselmotoren, bei denen die Heizung später kommt.

Insgesamt ist es wohltuend, bei Wochenendausflügen usw. nicht über die Benzinkosten nachdenken zu müssen. Man hat das Geld investiert und kann drauf los fahren.

Wenn das Gas im kleinen Tank zu Ende geht muss man nicht in Tränen ausbrechen. Auf Benzin umschalten und bei der nächsten Gelegenheit Gas tanken verderben die gesamthafte Wirtschaftlichkeitsrechnung kaum.

Mein Umrüster sagte, man kann den Tank ruhig zu 100% leer fahren und warten bis der Motor automatisch auf Benzin umstellt. Andere (und auch die Betriebsanleitung von Prins, freilich ohne Angabe eines Grundes) sagen, genau das soll man nicht machen. So was verunsichert....(Meinungen hierzu?)

Macke: Seit ein paar Tagen ist der V6 im Standgas etwas unruhig, alle 10 sek geht die Drehzahl von 700 ganz kurz runter und dann wieder hoch. Danke, wenn jemand Rat weiß, woran das liegen kann. Jedenfalls kommt das beim nächsten Service dran. Das Phänomen tritt auch im reinen Benzinbetrieb auf, also ist nicht sicher, ob es mit dem Gasantrieb zusammenhängt.

Die Garantie auf den Motor ist perdu, meiner muss noch ein Jahr durchhalten....

Als Fahrer, der in den letzten Jahren immer nur Markenwerkstätten kennen und schätzen gelernt

hat, ist es ein anderes Gefühl sich mit Gasumrüstern ins Vernehmen zu setzen, die trotz zunehmender Professionalisierung noch ein klein wenig Hinterhofcharakter haben, so wie freie Werkstätten ggü. Markenwerkstatt wohl.

Ohnehin ist Zeit und Sorgfalt bei der Auswahl des Umrüsters anzuraten. Umrüster ohne proven Track-record mit genau diesem Motor und ohne Referenzen schieden für mich aus. Details sind festzulegen, technisch wie optisch.

ICOM oder Prins

Ob ICOM, also Direkteinspritzer besser gewesen wäre? Die kühlere Verbrennung, die gemutmaßt noch bessere Motorleistung und/oder weniger Verbrauch im Gasbetrieb sprechen dafür. Die aus all den blogs und auch den Kommentaren meiner Werkstatt für mich sich ergebende noch nicht voll ausgereifte ICOM-Technik (langfristige Zuverlässigkeit unklar, angebliche Tankpumpengeräusche, 55sec bei jedem Start mit Benzin, wegen größerer Pumpe-/TankUnit angeblich noch weniger platzökonomisch sowie Unsicherheit ob sich der positive Laufkultureffekt der Prins in Ermangelung eines eigenen Steuergerätes auch bei ICOM einstellt) eher dagegen. Innovativer und technisch cleverer erscheint mir ICOM, Prins ausgereifter und mit aktivem Versionsmanagement. Etwas bedauerlich, dass es noch keine neutralen und professionellen Tests, keine Langzeitvergleiche und auch sonst kaum eine unparteiische Meinungsbildung dazu gibt. Die Blogs werden teilweise hitzig und mit Extrempositionen geführt, so dass sie nicht immer glaubwürdig und hilfreich sind.

Ob ein größerer Tank besser wäre? Für mich: Klares nein. Dann sähe das schöne Auto gebastelt aus, vom mangelnden Kofferraum ganz zu schweigen.

Strategische Alternative Diesel? Bei uns in Deutschland wirtschaftlich ja. Im Tankkostenvergleich dürfte Autogas billiger sein als Diesel, aber Vorsprung erheblich knapper als bei Gas vs. Benzin. Es kommen noch die billigeren Versicherungsprämien, der zumeist günstigere Steuersatz sowie angeblich niedrigere Wartungskosten zugunsten Gas hinzu, so dass sich von den laufenden Betriebskosten ein Autogas-Touareg auch gegenüber seinem Dieselbruder nicht zu verstecken braucht. Aber: Vom Wiederverkaufswert (Restwertverhalten) her dürften moderne Dieseltouaregs aus Haltersicht derzeit besser dastehen als Benzin/Autogas Fahrzeuge, hier gibt es einfach noch keinen entwickelten Markt (wie z.B. in NL).

Reine Benziner sind beim Touareg die restwertschwächste Variante. Aus Käufersicht bedeutet dies, das attraktive Benzin mit wenig Laufleistung, bei denen sich die Umrüstung noch lohnt einen Blick wert sind. Außer FSI.

Vom Komfort her spricht im Vergleich zum Diesel vieles für Autogas. Beim TDI kann eine noch so tolle Dämmung nicht den eher knochigen Grundcharakter und das Vibrieren kaschieren. Im Vergleich erfreuen beim Autogas das harmonische Drehverhalten, die geringen Vibrationen und das schnelle Warmwerden.


Irgendwo ist es eine Frage der persönlichen Grundeinstellung. Ich hatte eineinhalb Jahre lang einen Diesel, prima Sache. Letztlich jedoch gefielen und gefallen mir Benziner besser - und seit

ein paar Monaten mit Gas noch mehr.

Grüße aus München , V6Benzi

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Dezember 2007 um 21:35

Hallo V6Benzi,

vielen Dank für deinen mehr als ausführlichen Bericht, hier findet jeder Interessent wohl genug Info  .



Grüße von Stephan 



Beitrag von „Tramp“ vom 7. Dezember 2007 um 19:35

Zitat

Zitat von **Sittingbull**

vielen Dank für deinen mehr als ausführlichen Bericht, hier findet jeder Interessent wohl genug Info

Schließe mich Stephan an. Es ist ein super Bericht  

Jetzt fehlen nun noch Bilder, dann wäre es perfekt  

Zitat

Zitat von **olek**

Lt. Umrüster ist dies die Aussage von Prins.

Es handelt sich um die neuste Anlage von Prins.

Wie heißt die Anlage oder wie ist die Bezeichnung?

Wünsche allen einen schönes Wochenende und einen schönen 2. Advent.

Gab es letztes Jahr nicht einen Adventskranz oben in der Leiste 🤔 Wäre das nichts für heuer

LG

Harald

Beitrag von „olek“ vom 11. Dezember 2007 um 19:56

Ich schliesse mich an. Vielen Dank für den langen Beitrag.

Leider will mein Umrüster nicht ohne Zyl.Kopf-Optimierung umrüsten. Denk mal ich suche mir einen anderen.

Mich würde auch noch der genaue Typ, Tankbez. und Preis der anlage interessieren. Ja Bilder wären auch gut 😊

Der Umrüster hier will min.4k €haben. Ist etwas viel oder ?

Gruss,

Olek

P.S. weiss leider die Bez. nicht. Habe kein schriftl. Angebot bekommen bis heute....

Beitrag von „Brummifahrer“ vom 15. September 2009 um 13:35

Zitat

Macke: Seit ein paar Tagen ist der V6 im Standgas etwas unruhig, alle 10 sek geht die Drehzahl von 700 ganz kurz runter und dann wieder hoch. Danke, wenn jemand Rat weiß, woran das liegen kann. Jedenfalls kommt das beim nächsten Service dran. Das Phänomen tritt auch im reinen Benzinbetrieb auf, also ist nicht sicher, ob es mit dem Gasantrieb zusammenhängt.

Tja nun hat es mich auch erwischt.

Ich kämpfe nun seit einigen Tagen mit dem Problem, dass genau dieses Problem auch bei meinem Dicken zur Tagesordnung gehört.

Nur das Zucken der Drehzahl wäre nicht das einzige Problem.

Vorzugsweise, wenn der Motor kalt ist und nach dem Losfahren von Benzin auf Gas umschaltet und ich an die nächste Kreuzung heranrolle, geht mir der Motor aus. Also sobald die Motorbremse auskuppelt und die Drehzahl in den Keller rauscht, ruckelt es noch 2-3 mal zwischen 300 und 700 Umdrehungen und dann ist Schluss.

Im Gegensatz zu den hier gefundenen Beiträgen habe ich das Problem aber nur! Im Gasbetrieb, im Benzinbetrieb läuft alles einwandfrei.

Wenn der Motor warm ist, geht mir der Motor nur sporadisch aus. Das Drehzahlwackeln habe ich dann aber immer noch (hält bei 700 Umdr. und alle 2-4 Sekunden zuckt er runter nach 500 Umdr.

Ich habe das Auto nun schon zweimal beim Händler gehabt, jetzt steht ein dritter Termin an. Es wurden bereits der Verdampfer gewechselt und die Umschaltung von Benzin auf Gas verlängert (vorher waren es ca. 2 min, jetzt sind es ca. 7min)

Das Auto lief nach dem Kauf ohne Probleme. Jetzt fahre ich nur noch ungern damit, weil ich ständig befürchte, dass mir das Auto ausgeht.

Ich würde Euch bitten, mir alle möglichen Defektteufel zu nennen, die ich am Freitag mitnehmen kann, um sie dem Techniker nennen zu können. Ich werde bei der Fehleranalyse den ganzen Tag dabei sein. Daher nennt mir bitte auch vage Vermutungen, was es sein könnte.

Nun zu den technischen Daten:

Motor wie der Thread-Titel ein V6 3,2 241PS mit Tartarini-Gasanlage, Bj. 12/2004, Gas wurde 2006 nachgerüstet, alles scheckheftgepflegt.

Beitrag von „FWB Group“ vom 15. September 2009 um 23:26

Alle Möglichen!!!!?????

Dazu reicht die Seite nicht.

Leider ist das mit Glaskugel immer so eine Sache, weil man Dinge nicht konsequent als Fehlerverursacher ausschließen kann.

Das ist schon direkt am Auto recht kompliziert.

Ein Hinweis aber doch und ein paar Tipps:

Ich kenne leider die Tatarini nicht wirklich, wir verbauen hauptsächlich BRC.

Ich gehe mal davon aus, das dein Monteur sich mit der Anlage auskennt!

Sollte dem nicht so sein, einfach mal googlen und den Großhändler für Tatarini rausfinden.

Den dann kontaktieren und sich nach dem nächstgelegenen Spezi erkundigen.

Gedankenanstöße:

Mit Händler meinst Du sicherlich den Autoverkäufer oder eine richtige Gaswerkstatt?

Filterwechsel und Injektortest, denke ich mal, wird man gemacht haben.

Hat das Auslesen deines MSG Fehlerspeicher was ergeben?

Hat dein Gassteuergerät einen Fehler abgelegt?

Es würde ein sporadischer Fehler als Tippgeber reichen!

Sollte Fehlerspeicherseitig alles leer sein, ein Tipp zum Schluß:

Ein Benzinmotor regelt sich, mal angenommen über 15 Stellgrößen, damit dieser in allen Lebenslagen vernünftig funktioniert. Fällt davon einer aus, wird über die verbleibenden 14 Stellgrößen nachgeregelt. Das funktioniert in gewissen Grenzen.

Der Betrieb einer Gasanlage hingegen wird nur über 5 - 6 Stellgrößen realisiert.

Auf diese Stellgrößen kann man sich also konzentrieren (Gasdruck, Temperatur, Drehzahl, Saugrohrdrucküberwachung, Lambdaregelung, K Leitung).

Fällt davon nur eine Regelgröße aus, gibt es Probleme bis dahin, das die Gasanlage abgeschaltet wird.

Etwas Grösseres kann es also nicht sein, da sonst die Anlage auf Störung gehen würde und abschaltet.

Genau das ist die Krücke! Das zu finden wird nicht leicht.

Es kann der LMM sein, ebenso die Lambdareglung, Temperaturegeber fürs MSG, ist meistens extra und hat mit der Plateauschaltung in deinem KI (Temperaturanzeige) nichts zu tun (2 unterschiedliche Geber), Differenz Nockenwellensensor, OT Geber und Drehzahlsignal, defekter Unterdruckschlauch und, und und.

Beitrag von „Brummifahrer“ vom 16. September 2009 um 07:42

Na da bin ich ja froh, dass die Gasanlage zickt und nicht der Benzinbetrieb. So hab ich eine Chance von 1:6 und nicht 1:15 😊

Danke für Deine Anregungen, Frank, ich werde mir das ausdrucken und mitnehmen. Mal schauen, wie die Leute reagieren.

Ja es sind Spezialisten für die Gasanlage, mit Fehlerauslesen und dem ganzen Brimborium.

Heiko

Beitrag von „FWB Group“ vom 16. September 2009 um 21:27

Wenn dem so ist, sollten die den Fehler eigentlich finden.

Hab ein wenig Geduld und lass sie suchen.

Ich kenne das Gefühl nach langem Suchen einen Fehler gefunden zu haben.

Bedenke:

Wenn etwas gänzlich nicht funktioniert, findet das man das viel leichter als "wenn die Uhr mal geht und mal eben nicht!"