

# Tiguan mit Startproblemen



**FabuCar-Fall** | Ein hoher Kostenvoranschlag für den Tausch der Hochdruckpumpe treibt den Besitzer eines VW Tiguan in die fachkundigen Hände von Kilian Küchler. Doch ist das diagnostizierte Bauteil wirklich Verursacher der Probleme?

## Das Problem

**Kilian Küchler**  
11.02.21

Gelöst

**VW Tiguan 2.0l TDI springt nicht an nach HD Pumpentausch.**

Hallo zusammen!  
Wir haben seit einigen Wochen einen Tiguan bei uns in der Werkstatt. Der Wagen kam aus einer VW-Vertragswerkstatt, mit der Diagnose: HD Pumpe defekt, zu uns. Der Kunde hatte sich gegen die teure Reparatur bei VW entschieden, da die Ersatzteilpreise exorbitant hoch angesetzt wurden.  
Folgendes wurde von uns gemacht:  
- HD Pumpe geprüft  
- Zahnriemen neu  
In dem System waren beim Ausbau keine Späne zu erkennen. Angeblich schließen die HD Pumpen ab BJ 2013 auch keine Späne mehr, laut Aussagen bei Bosch und diversen Foren-Einträge. Dann haben wir alles wieder zusammengebaut und das System mehrmals entlüftet, mit einem Hella Gutmann Tester.  
Das Ergebnis war, dass das Auto noch immer nicht anspringt.

Folgende Sachen wurden daraufhin überprüft:  
- Steuerzeiten - mehrmals überprüft  
- Nockenwellen Sensor - plausibel  
- Kurbelwellen Sensor - plausibel  
- Dieselfilter getauscht - keine Späne im alten zu erkennen  
- Injektoren Rücklaufmengen test - kein Austritt von Diesel (laut VW Anleitung richtig bei Motor nicht Start)  
- Mit Startpilot starten - der Motor springt an und läuft auf Startpilot  
- Rail abgemessen - Sauber nix zu erkennen  
- Druckregelventil am Rail - neu gemacht

Das Auto startete immer noch nicht.  
Dann ging es weiter:  
- Alle Sicherungen und Relais gecheckt - alles i.O.  
- Inntank Pumpe ausgebaut - Späne entdeckt  
- Am Feinfilter der Pumpe nur geringe Späne  
- Inntank Pumpe neu gemacht  
- Alle Leitungen gespült  
- Tank gereinigt  
- Alle Leitungen gespült

Auto läuft jedoch immer noch nicht.  
  
Der Kraftstoffhochdruck IST Wert hat bei Start ca. 150 Bar.

Danke schonmal im Voraus!

Der Auszubildende Kilian Küchler arbeitet bei einem kleinen Autohändler im niedersächsischen Vordorf bei Braunschweig. Küchler hat einen VW Tiguan in der Werkstatt, bei dem die VW-Vertragswerkstatt eine defekte Hochdruckpumpe als Ursache des schlechten Startverhaltens vermutet. Eine logische und recht bekannte Fehlerursache bei den VAG-Dieselmotoren. Doch Küchler traut der Diagnose nicht und zerlegt das Hochdrucksystem des VW Tiguan in seine Einzelteile. Zu seinem Erstaunen gibt es hier keine Anzeichen auf die Fehlerursache. Nach einer ausgiebigen Prüfung und dem Erneuern des Zahnriemens entlüftet Küchler das System mehrfach mit einem Diagnosegerät. Die Enttäuschung ist groß, als das Fahrzeug wider Erwarten nicht anspringt. Also prüft Küchler weitere Bauteile wie zum Beispiel die Positionssensoren der Nocken- und Kurbelwelle, das Kraftstoffsystem vom Tank bis zum Injektor und alle systemrelevanten elektrischen Bauteile. Hier sind ebenfalls keine Unregelmäßigkeiten zu erkennen.

Auch eine Rücklaufmengenmessung bringt kein Licht ins Dunkel. Um ganz sicherzugehen, ersetzt Küchler als letzten Ausweg sämtliche Filter im Kraftstoffsystem und spült alle Kraftstoffleitungen, um feine Späne im Feinfilter ebenfalls zu entfernen. Doch nichts hilft. Verzweifelt wendet sich der Kfz-Azubi an die Kfz-Profi-Community FabuCar. Und tatsächlich: Knapp eine Stunde nach seinem Post erhält Küchler den entscheidenden Hinweis.



**Kilian Küchler steht beim Tiguan vor einem Rätsel.**

## Die Lösung

Die Lösung bringt der langjährige Kfz-Meister und Werkstattbesitzer Pier Schleicher aus der Nähe von Gotha bei Erfurt. Er empfiehlt, den Anschluss am Kraft-

stoff-Rail zu den Einspritzdüsen zu verschließen. Wie Pier Schleicher detailliert beschreibt, macht man dies am besten mit einer Überwurfmutter und einer Metallkugel. Anschließend soll Küchler das System mit einem Diagnosegerät entlüften und das Fahrzeug starten. „Wenn der Raildruck dann auch nicht hochgeht, kannst du die Injektoren ausschließen. 350 Bar sollten zum Start schon vorhanden sein“, beschreibt Schleicher. Küchler beherzigt die Ratschläge seines Kollegen und führt alle Schritte wie beschrieben aus. Und tatsächlich! Die Hochdruckpumpe liefert auf Anhieb den beschriebenen Solldruck von rund 350 Bar. Somit ist die Sache klar: Hier sind eindeutig die Injektoren defekt. Küchler ersetzt daraufhin die Injektoren. Nach dem erneuten Spülen und der Durchführung einer Entlüftungsroutine des Kraftstoffsystems ist es geschafft. Das Fahrzeug springt ohne Probleme an und der engagierte Azubi kann endlich beruhigt durchatmen. Abschließend schreibt Küchler: „Wir lernen daraus, nie wieder einer Fremddiagnose blind zu vertrauen!“

**Pier Schleicher**  
11.02.21

**LÖSUNGS-ANTWORT**

Verschließe alle Anschlüsse am Rail zu den Düsen. Ich nehme immer Überwurfmutter mit Kugel. Dann entlüften und starten. Wenn der Raildruck dann auch nicht hoch geht kannst du die Injektoren ausschließen. 350 Bar sollten zum Start schon vorhanden sein.

**Kilian Küchler** (Beitragsteller)  
Der Tipp war super!! Wir haben alles so durchgeführt und stellten direkt fest, dass die Pumpe ihre 300 Bar locker, teilweise auch 350 Bar, schafft. Ergo haben wir neue Injektoren eingebaut, alles gespült, entlüftet etc. Interessant ist auch dass der RLM Test unauffällig war. Wir lernen daraus, nie wieder einer Fremddiagnose blind zu vertrauen! Danke an alle für die wirklich guten Tipps und Vorschläge!

17.02.21



### FabuCar-App

Bei FabuCar helfen sich Kfz-Profis bei der Fehlerdiagnose im Werkstattalltag. Wir veröffentlichen regelmäßig spektakuläre Fälle. QR-Code scannen, und schon geht's zur FabuCar-App.