

Hallo zusammen,

und Glückwunsch an alle, die einen Polo mit o.g. Motor ihr Eigen nennen dürfen. Dieser Motor stellt die neueste technische Errungenschaft des VW-Konzerns dar, ist somit also momentan das modernste Benzin-Triebwerk. Es verfügt einerseits über einen geringen Hubraum (was mit geringer steuerlicher Einstufung einhergeht), andererseits mit seinen 105 PS (durch Turboaufladung) allerdings durch enorme Leistungsreserven - bei geringem Verbrauch und geringem Schadstoffausstoß. Doch, wie bei allen neuen Sachen, gibt es auch bei diesem Motor offenbar noch ein paar Kinderkrankheiten - zum Glück beschränken sich diese allerdings (zumindest bisher bei mir) auf ein paar nicht identifizierbare Geräusche, die auftreten können und den ansonsten so sonoren Sound dieses Triebwerks u.U. etwas verunstalten können.

Ich möchte in diesem Thread genauer darauf eingehen, da ich mich mit einigen Problemen selber recht ausführlich beschäftigt habe. Und da selbst viele Werkstätten damit momentan anscheinend noch überfordert sind (ich selber war schon 2x dort), probierte ich es schließlich durch eigenes Hand-Anlegen - z.T. auch mit Tipps aus anderen Threads und Hinweisen, die in diesem Forum schonmal gegeben wurde. Dafür also auf jeden Fall schon einmal danke - diese Lösungen, die ich gleich präsentieren werde, sind also somit nicht allein mein Verdienst.

Doch nun ans Eingemachte:

Bei der Abholung aus Wolfsburg war bei mir alles in bester Ordnung, der Motor klang satt und sonor und ich war überrascht von der absoluten Laufruhe ohne irgendwelche Klapper-, Schepper-, Knatsch- oder Knackgeräusche - so etwas war ich aus dieser Fahrzeugklasse bisher nicht gewöhnt!

Mit der Zeit jedoch schlichen sich kleinere Störgeräusche ein. Insgesamt lassen sich diese in drei Kategorien einteilen, die ich auf der "**Übersicht**" entsprechend aufgeführt habe:

- 1) Anschlagende Klimaleitung (Fix dafür rot markiert)
- 2) Scheppernde Leitungen (Fix dafür grün markiert)
- 3) Dröhnende/vibrierende Spritleitungen (Fix dafür blau markiert, Leitungen selber lila markiert)

Es fing an mit einem **blechernen scheppernden Geräusch**, was man besonders hörte, wenn man durch die Stadt fuhr, an Häuserfassaden vorbei, die den Schall des eigenen Autos reflektierten. Besonders mit offenem Fenster fiel dies auf und sogar Passanten drehten sich deshalb nach meinem neuen Auto (!) um.

Nach einigem Einlesen hier im Forum kam ich auf des Rätsels Lösung:

Eine Leitung der Klimaanlage schlug bei warmem Motor an ein Blech im Motorraum, weil der Abstand zwischen beiden nicht groß genug war.

Ich fixte dieses Problem mit einem Stück "Schaummanschette" aus dem Sanitärbereich (man möge mir den nicht bekannten Fachausdruck für so etwas verzeihen, ich komme aus dem TV/HiFi-Bereich und habe keine Ahnung von sanitären Fachbegriffen).

Ich schnitt ein Reststück (lag bei uns noch rum) auf 10cm Länge zu und schlitze es längs von oben nach unten mit einem Teppichmesser auf, so daß man es um die Klimaleitung "klemmen" konnte. Passte genau und kann auch nicht weg. Seitdem war das Geräusch Geschichte.

→Siehe dazu die Bilder "**Klima-Fix1**" und "**Klima-Fix2**".

Dabei **VORSICHT**, wenn der Motor, gerade in dem Bereich, heiß ist!

Mein Freundlicher bestätige mir, dass das eine gute Lösung sei, die auf jeden Fall so bleiben könne.

Da ich danach immer noch **leichte Scheppergeräusche** hatte, habe ich auch noch die anderen Leitungen auf der (vom Kühlergrill aus gesehen) linken Seite mit **Schaumstoff** gedämmt (siehe "**Übersicht**" und "**ÜbersichtBlank**", **grün markierte Stellen**).

3000 km später kam ein neues Problem hinzu: **Plötzlich surrte es aus Richtung des Handschuhfachs** - und zwar nur bei einer bestimmten Drehzahl um die 2500 U/min. Besonders hörbar z.B. bei 70 km/h im 4. Gang.

Nach zwei Werkstattaufenthalten konnten wir das Problem zumindest eingekreisen:

Es waren die **Spritleitungen** (siehe "**Spritleitungen**").

Diese kommen im Motorraum oben links (vom Kühlergrill aus gesehen) aus einer Art Durchführungstunnel (auf dem Bild gelb symbolisiert), der unter dem Auto bis zum Tank verläuft. Oben im Motorraum, wo die Leitungen herauskommen, sind sie "verklipst" (also durch Kunststoffklipse fixiert).

Allerdings haben die Leitungen dennoch Spiel, man kann sie (gerade die unten dünnere von beiden, die ohne das Metallteil dazwischen) im Clip ein Stück (ca. 5 mm) nach oben rausziehen. Tut man das, so ist das Surren im Inneren weg, rutschen sie wieder herein, so ist es wieder da.

Der Grund: Die Spritpumpe des TSI-Motors "serviert" den Sprit "schubweise". Je höher die Drehzahl, desto mehr Schübe. Durch diese Frequenz vibrieren die Leitungen (gut zu sehen bei offener Motorhaube mit Standgas) und schlackern z.T. in dem Blechtunnel hin und her. Bei mir war bei 2500 U/min wohl die Resonanzfrequenz des Handschuhfachs erreicht, ich habe aber auch schon hier von anderen Leuten gelesen, die woanders Vibrationsgeräusche hatte, bei anderen Umdrehungen. Die Ursache ist aber (neben der anderen Möglichkeit, einer defekten Spritpumpe) die gleiche.

Die Lösung: Die Leitungen beide in ihren Klipsen belassen, aber so weit wie möglich nach oben rausziehen und dann mit Kabelbindern fixieren, zusätzlich hier und da mit Schaumstoff dämmen (siehe "**Spritleitungs-Fix-Übersicht**").

Im Detail: Zuerst die schmalere, oben abgewinkelte Spritleitung vorsichtig aus ihrem Klips lösen und ein Stück im Tunnel drin zwischen rechter Tunnelwand und der Leitung ein Stück Schaumstoff platzieren. Danach die Leitung wieder in den (wenn nicht schon so, dann bitte) vorderen Klips klipsen. Dadurch wird das Schaumstoffstück unten zwischen Spritleitung und Tunnel eingeklemmt und die Leitung kann zumindest dort schon nicht mehr an den Blechtunnel schlagen (siehe "**Spritleitungspolster**").

Danach, wenn noch nicht geschehen, die anderen Spritleitung in den hinteren Klips klipsen.

Nun (siehe "**Spritleitungs-Fix1**") oben links das hintere Kunststoffteil, das um die "von außen durchragende Schraube" geht, vorsichtig lösen und mit Schaumstoff hinterfütern. Es dann danach wieder an der Schraube fixieren (diese selber auch vor und hinter dem Kunststoffteil mit Schaumstoff polstern). Ich habe zur Sicherheit noch eine etwas aufgebohrte Nagelschelle draufgedreht, um zu verhindern, daß sich das Kunststoffteil künftig durch Vibrationen wieder lösen könnte. Muss nicht, aber schadet auch nicht.

Zuletzt nimmt man nun Kabelbinder zur Hand. Mit diesen fixiert man nun die vordere Spritleitung nach oben links (siehe "**Spritleitungs-Fix2**") und die hintere nach oben. Vor Fixierung mit den Kabelbindern die Leitungen soweit wie möglich (solange sie sich in ihren Klipsen befinden) aus dem Tunnel herausziehen und mit den Kabelbindern unter Spannung fixieren (siehe angezeigte **Zugrichtung** auf dem Bild). Nicht ZU viel Spannung, aber so, daß die Leitungen nicht wieder zurück in Richtung Tunnel rutschen können. Besser an den Kontaktpunkten der Leitungen auch zwischen Leitungen und Kabelbinder etwas Schaumstoff legen, das dämpft zusätzlich Vibrationen.

Als Letztes nun die die Leitungen (die beiden Sprit-, sowie die Kühlwasserleitung) zusätzlich untereinander an den angegebenen Stellen solide (aber nicht abquetschend) mit Kabelbindern fixieren und oben in den Tunnel ebenfalls noch einmal gut Schaumstoff rein - fertig (siehe "**Spritleitungs-Fix-Übersicht**").

Nun sollten Vibrationsgeräusche durch die Spritleitungen ebenfalls der Vergangenheit angehören. Wenn nicht, so vibrieren sie noch tiefer im Tunnel - dann muß man auf alle Fälle in die Werkstatt. Was man da dann machen kann ist mir nicht bekannt - allerdings bisher auch kein Fall, wo das nötig gewesen wäre. Die andere (dann eher wahrscheinliche) Lösung: Die Spritpumpe (unterm Fondstisch hinter dem Beifahrer) ist defekt und muß getauscht werden (hier schon vorgekommen).

Zum Schluss noch ein paar Anmerkungen/Entwarnungen zu eventuellen weiteren Geräuschen:

- Fährt man unter Last im 2. Gang (z.B. wenn man im 2. Gang anfährt oder auch im Parkhaus), so können nach dem Einkuppeln **scheppernde Geräusche aus Richtung Getriebe** hörbar sein.

→ Diese sind normal, sind irgendwelche Ringe in der Kupplung (lt. meinem Freundlichen).

- Der TSI-Motor "**röhrt**" grundsätzlich etwas lauter als ein klassischer Sauger, ohne aber das z.T. traktormäßige Rattern eines Diesels zu erreichen.

- Kurz nach dem Anlassen kann der Motor im Standgas leicht unruhig laufen und das Auto in **Vibrationen** versetzen. Mutet fast wie etwas zu geringes Standgas an. Ist derzeit auch normal. Es war mal von einem Software-Update mit anders geregelter Spritsteuerung im Leerlauf die Rede. Da ich aber lt. meinem Freundlichen die neueste Software bei mir drauf habe, fällt das in den Gerüchte-Bereich. Es ist dennoch nicht ausgeschlossen, dass dies mit einem künftigen Update behoben werden könnte. Negative Auswirkungen hat dies sowieso nicht. Es sind aber einige wenige Fällen bekannt, bei denen der Motor im Leerlauf aus geht. In diesem Fall empfiehlt sich dennoch der Gang in die Werkstatt, um evtl. was am Standgas einstellen zu lassen.

- Das kurze **Summen nach dem Einsteigen** ist die Kraftstoffpumpe, die schonmal Sprit auf die Leitungen pumpt.

- Das "**Windgeräusch**", was einige ab ca. 1700-2000 U/min hören, ist der Turbolader, der ab dann eingreift.

Und noch allgemein zum Polo:

- Kurz nach dem Losfahren hört man z.T. ein **kurzes Klappern von hinten** - das ist der Kofferraum, der sich automatisch verriegelt.

- Ungefähr zum gleichen Zeitpunkt kann ein **kurzes Zucken im Bremspedal** spürbar sein - da kalibriert sich dann gerade das ABS automatisch. Ebenfalls gewollt und normal.

- Wenn **das Bremspedal beim Loslassen/Anfahren mal knackst**, so könnte das der Berganfahrassistent sein, der abschaltet.

So, das war's erst mal von meiner Seite.

Wer noch mehr weiß, der darf gerne seine Erfahrungen ebenfalls preisgeben.

Und wer noch Fragen hat, kann gerne fragen.

Ich hoffe jedenfalls, dass all dies dem einen oder anderen weiterhilft und ich damit etwas von der Hilfe zurückgeben kann, die mir dieses Forum schon geleistet hat.



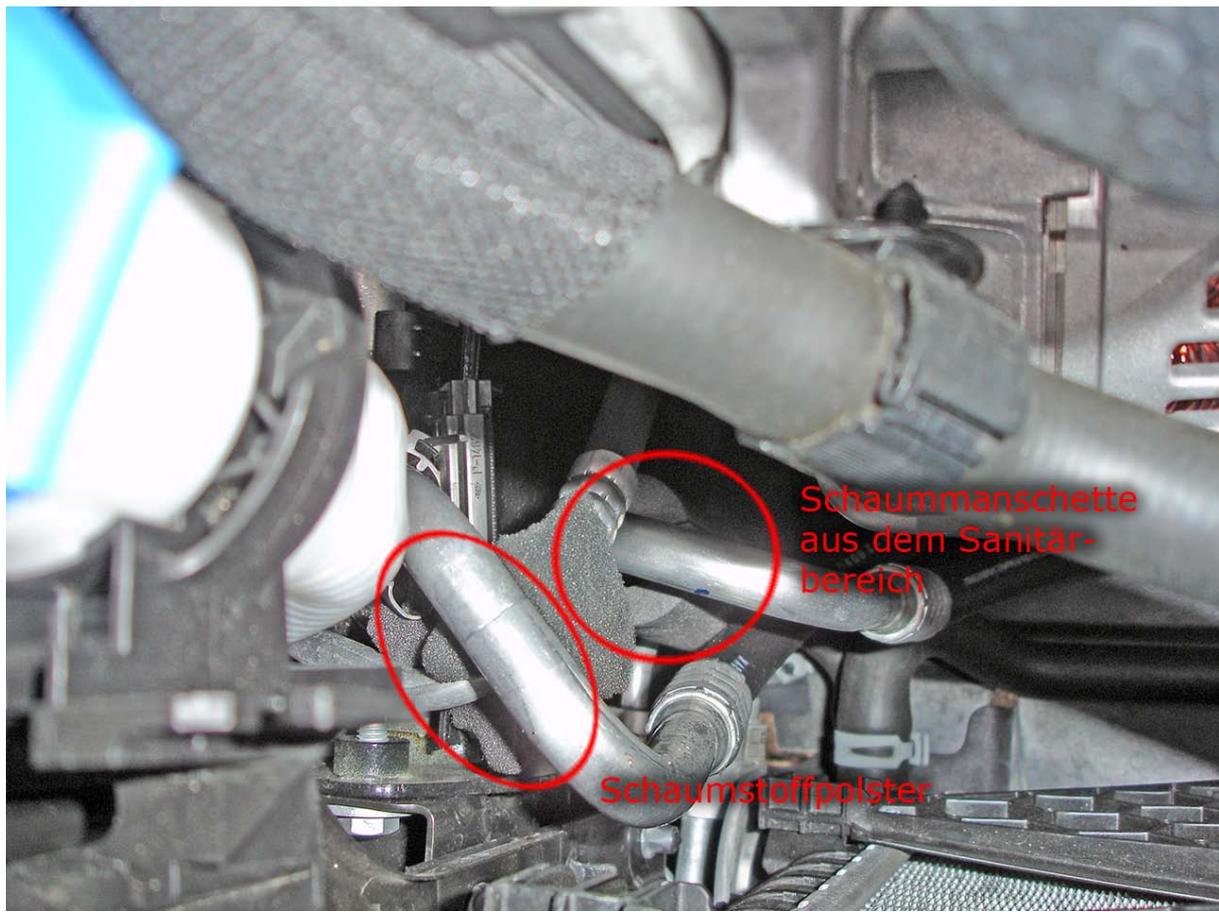
Gruß

Cyberguy

Übersicht



Klima-Fix 1



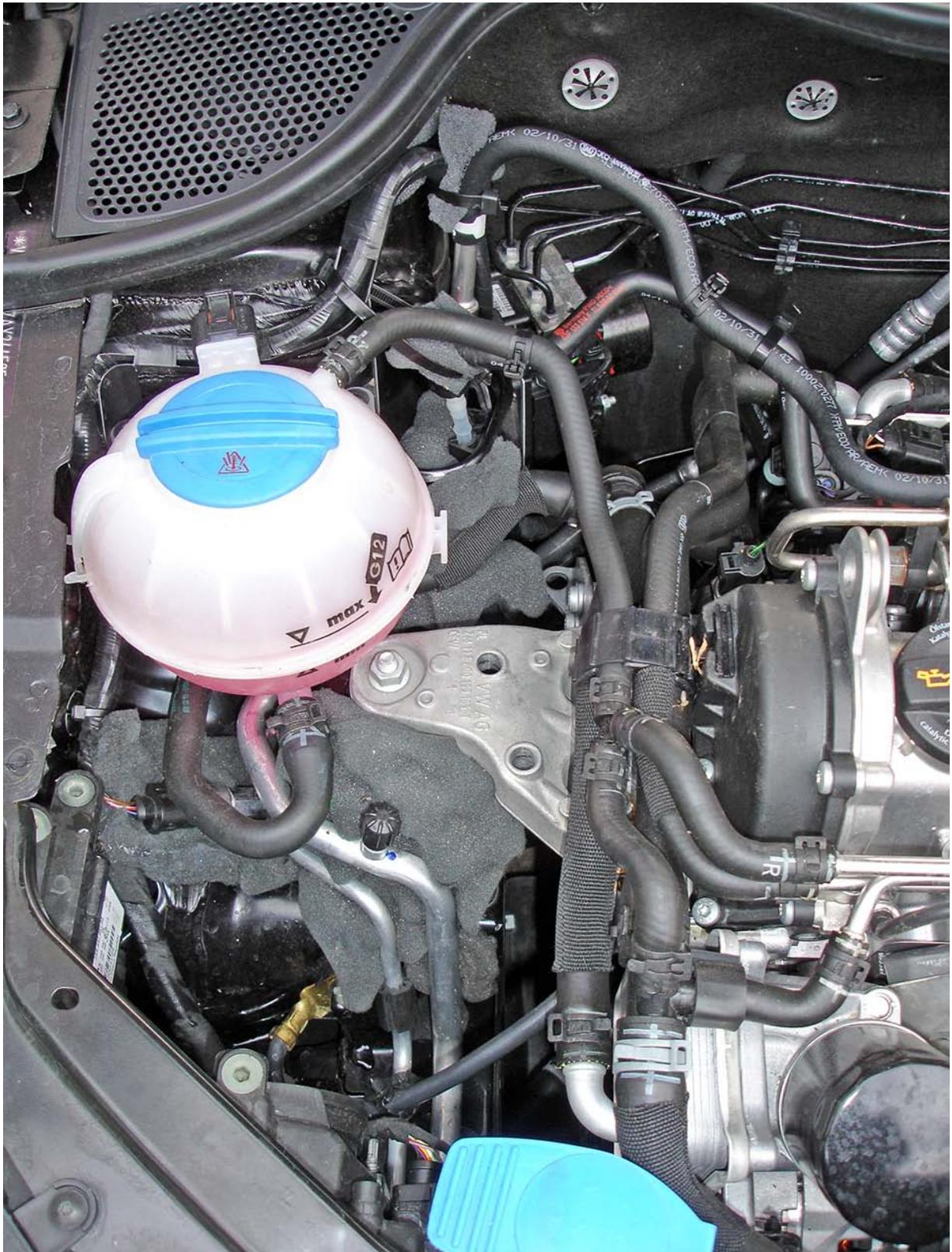
Klima-Fix 2



Spritleitungen (farbig markiert)



Spritleitungs-Fix-Übersicht



Spritleitungspolster



Spritleungs-Fix 1



Spritleitungs-Fix 2

