

Kurbelwellenfühler am Polo 6N2 Baujahr 2000, Fehler P0322, Motor AUD, 1,4Liter, 60PS
abgelegt unter----> 16052023---Blauer Polo.Fehler.P0322
abgelegt unter----> <https://www.probonocontramalum.de/Laufendes-2023-625.html>

Polo 6N2 Baujahr 2000, Motor AUD 1,4Liter 60PS

Das Auslesen am OBD2-Ausgang ergab Fehler P0322.

Das deutet darauf hin, daß **der Geber für Kurbelwellendrehzahl und Kurbelwellenwinkelstellung** oder die Verkabelung nicht in Ordnung sind.

Der Fehler tritt wohl nur ab und zu auf oder wenn der Motor warm ist.

Das Steuergerät schaltet den Motor dann in den Notlauf.

Einen neuen Geber bestellt.

Es muß sehr viel und sehr umständlich geschraubt werden, damit man den Geber wechseln kann. Es kostet viel Zeit, aber es ist nicht besonders schwierig.

Erste Arbeit: Batterie ausgebaut und weggestellt. So haben wir etwas mehr Platz und es kann keinen Kurzschluß geben.

Der Geber sitzt hinter dem Anlasser. Also muß der Anlasser ausgebaut werden.

Die Kabel müssen vom Anlasser getrennt werden. Die Kabel laufen auf einer Hilfseinrichtung (Halterung, Kanal).

Eine Schraube eines Kabel-Haltebleches im Bereich des Magnetschalters des Anlassers wird von unten gelöst SW13.

Ein anderer Teil der Kabel liegt in einem Kabelkanal. Dieser hat zwei Beinchen, welche auf die Befestigungsschraube des Anlassers aufgesteckt sind. Die Schrauben haben in Verlängerung des Schraubenkopfes eine für die Beinchen passenden Aufnahme. Der Kanal kann von oben abgezogen werden. Da wenig Platz ist, haben wir den Kanal mit einer Schnur umfaßt und mit einem kräftigen Ruck aus der Halterung gelöst.

Die Kabel im Bereich des Anlassers gelöst. Der Anlasser ist mit drei Schrauben SW13 befestigt. Diese sind sehr schlecht zugänglich. Wir haben aus vorhandenen Schlüsseln oder Nüssen Spezialwerkzeug hergestellt, damit wir die Schrauben lösen und wieder festziehen konnten. Das Spezialwerkzeug kommt dann in unseren Kasten mit 13-mm-Spezialschlüsseln. Auch bei den Landmaschinen müssen wir uns öfter einmal Spezialwerkzeug anfertigen. Das ist in unserer Hofwerkstatt schnell gemacht.

Dann den Anlasser ausgebaut. Jetzt kommt man an den versteckt sitzenden Geber heran. Überall ist es eng, und dazwischenhängende Wasserschläuche versperren die Sicht. Aber es geht.

Den alten Geber ausgebaut, den neuen Geber eingebaut, den Anlasser wieder eingebaut, die Kabel wieder befestigt.

Um aber den Anlasser ausbauen zu können, haben wir vorab noch einige andere Dinge abgebaut.

Zunächst die große Kunststoffabdeckung.

Dann die Drosselklappe, die mittig auf der Ansaugbrücke sitzt.

dazu auch ein Halteblech, das vorn an der Drosselklappe sitzt.

An der Ansaugbrücke geht mittig ein dünner Schlauch nach vorn in ein rundes Bauteil hinein.

Diesen Schlauch am Winkelstück vom Bauteil abgezogen, er ist nur aufgesteckt.

An der Ansaugbrücke sitzt seitlich das Führungsrohr für den Ölmeßstab. Es ist mit einer Schraube SW8 angeschraubt. Diese Schraube gelöst.

An der anderen Seite ist die Ansaugbrücke mittels eines Schlauchs mit dem Bremskraftverstärker verbunden, der hat die Form einer großen Dose.

Den Schlauch einfach mit einer wackelnden und ziehenden Bewegung abziehen. Beim Wiedereinbau sowohl das Schlauchendstück als auch die Gummitülle im Bremskraftverstärker leicht mit Vaseline oder Flüssigseife einschmieren, dann schlupft der Dösel ganz leicht in die Tülle hinein.

Jetzt die Ansaugbrücke abgebaut. Sie ist mit acht gleichen Schrauben befestigt.

Die beiden mittleren unteren Schrauben werden durch das Loch in der Ansaugbrücke bedient.

Dann die Ansaugbrücke ein Stück weit weggebogen, damit wir besser an den Anlasser herankommen. Die Ansaugbrücke wird nicht vollständig ausgebaut, einige Schläuche bleiben noch dran, sondern sie wird nur ein Stück weit im Motorraum zur Seite gelegt.

Alles wieder zusammengebaut, Startversuch, der Motor läuft, ein Fehler wird nicht angezeigt.

Am Folgetag dann eine Probefahrt machen.

Gesamtbeurteilung: Bis jetzt ging es sehr gut.
