

Transit will nicht starten

FabuCar-Fall | Ein Ford Transit in der Werkstatt von Jürgen Hastenpflug startet nicht mehr, nachdem er während der Fahrt einfach ausgegangen ist. Der Motor dreht durch, aber es erfolgt keine Einspritzung und der Fehlerspeicher bleibt leer.

Das Problem

Jürgen Hastenpflug, ein Kfz-Meister aus Blankenrath in Rheinland-Pfalz, steht vor einem kniffligen Fall: Ein Ford Transit mit einem 3,2-Liter-Dieselmotor und fünf Zylindern (Baujahr 2011) will nach einem plötzlichen Ausgehen während der Fahrt nicht mehr starten. Der Motor dreht durch, aber es erfolgt keine Einspritzung. Der Fehlerspeicher bleibt leer – ein Fall, der gründliche Detektivarbeit erfordert. Hastenpflug beginnt mit der Überprüfung der Kraftstoffversorgung, wechselt das Filtergehäuse und den Kraftstofffilter, baut ein neues Druckregelventil ein und tauscht die Hochdruckpumpe sowie den Raildrucksensor aus. Sogar der Kurbel- und Nockenwellensensor werden ersetzt – doch das Problem bleibt: Es gibt keine Einspritzfreigabe.

Zur Eingrenzung des Fehlers testet er ein umprogrammiertes Steuergerät, lässt die Einspritzdüsen bei einem Bosch-Dieselservice prüfen und testet den Motorkabelstrang unter Last. Zudem überprüft er alle Masse- und Stromversorgungsanschlüsse am Steuergerät. Doch der Data-Logger liefert keine brauchbaren Werte – die Sollwerte für Einspritzzeit und Kraftstoffdruck bleiben auf null.

Ein Lichtblick: Mit Startpilot springt der Motor sofort an und läuft für kurze Zeit. Hastenpflug erkennt, dass es sich um ein Steuerungsproblem handelt und nicht um einen mechanischen Defekt. Doch warum verweigert das System die Einspritzfreigabe?



Jürgen Hastenpflug kann sich die Startprobleme des Transit nicht erklären.

Und was führt zum plötzlichen Ausgehen während der Fahrt? Ford verweigert jede Hilfestellung. An dieser Stelle wendet sich Hastenpflug an die FabuCar-Pro-Community, um Hilfe zu bekommen.

Die Lösung



Foto: FabuCar

Mindestens drei Zähne der Schwungscheibe waren verbogen oder abgebrochen.

Alexander Wolf, ein erfahrener, staatlich geprüfter Service-Techniker und Ford-Experte aus Moorrege nordwestlich von Hamburg, teilt sein umfassendes Wissen. Als langjähriges

und mehrfach ausgezeichnetes Mitglied der FabuCar-Community bringt er wertvolle Einblicke aus der Praxis.

„Moin! Setz den Kurbelwellensensor mal ein wenig tiefer. So wie das aussieht, darf es nicht aussehen – er bricht ja mittendrin ab. Der Abnehmer für die Steuerzeiten ist nicht an der zweiten Masse. Dieses würde ich erst einmal ausschließen. Prüf die Verkabelung beziehungsweise lege eine Überlandleitung und stelle den Kurbelwellensensor mal neu ein. Sonst ist das Schwungrad defekt.“

Dank dieser präzisen Erläuterung kann Jürgen Hastenpflug die Ursache gezielt untersuchen und meldet der FabuCar-Pro-Community Folgendes zurück: „Hallo Herr Wolf, wir haben den Fehler gefunden. Nach Markierung der Schwungscheibe und Durchdrehen des Motors war das Signal des Nockenwellensensors in Ordnung. Mit dem Endoskop entdeckten wir jedoch, dass mindestens drei Zähne der Schwungscheibe verbogen oder abgebrochen sind. Der Kunde informierte uns, dass der Halter des Kurbelwellensensors vor einiger Zeit in einer Werkstatt ersetzt wurde – ohne das Getriebe auszubauen. Dabei wurde vermutlich etwas beschädigt, was zum Ausfall des Fahrzeugs führte. Beim Tausch des Halters ist wohl auch eine Schraube in die Kupplungsglocke gefallen, die nicht mehr gefunden worden ist, weshalb der Halter mit neuen Schrauben befestigt wurde.“



FabuCar-Pro-App

Mit der FabuCar-Pro-App oder Web-Version www.web.fabucar.de lässt sich die Hilfe von über 30.000 Kfz-Profis virtuell in die Werkstatt holen. QR-Code scannen, und schon geht's zur App.