

Beitrag von „PatientCake907“ vom 8.1.2021, 09:57

Hallo meine Freunde!

Wie in einem anderen Thread beschrieben, habe ich ja zum Ende der Saison ein Geschenk von meinem Kackfass erhalten... den Fehlercode P0301.

In meinem anderen Thread habe ich das Thema nur einmal kurz angerissen und nun möchte ich dies mal in einem gesonderten Thread besprechen,

damit vielleicht auch Andere sich an eurem Fachwissen ergötzen können. 🙏

Kurz vorab zu meinem Mini:

Der kleine hat im April einen Motorschaden erlitten, weshalb er einen komplett revidierten Austauschmotor erhalten hat. Dieser durfte im Juni

Platz nehmen und von dort an bis Ende Oktober stand der dann bei mir in der Tiefgarage, da ich ihn kurz nach dem Motorschaden abgemeldet hatte.

Zwischenzeitlich habe ich den kleinen 1-2 Mal auf roten Nummern durch die Gegend geschaukelt, um mal zu schauen, ob alles in Ordnung ist.

Da ist mir aufgefallen, dass egal ich wie fahre, die Motor- bzw. Öltemperatur nicht auf Soll-Wert steigt, sprich er hat meistens zwischen 60-70C

agiert. Wenn man dann mal 1-2 Minuten an einer Ampel stand, ging der Wert auch recht schnell hoch auf an die 90C. Mein erster Gedanke hierbei

war das Thermostat, welches in offener Stellung verklemmt sein könnte. Nächsten Tag mal den kalten Motor angeschmissen, vorn die Verrohrung

zum Wasserkühler in den Händen gehalten und gewartet, dass es warm wird. Und das war auch der Fall! Nach nicht mal 5 Minuten war die Verrohrung

schon relativ warm, was für mich als Laie den Gedanken bestätigt hat, dass es sich um das

Thermostat handeln sollte.

(Berichtigung bei Falsch-Lage erwünscht 🙏).

Durch einen Besuch eines guten Kollegen, habe ich den kleinen dann nochmal kurz vor Saison-Ende angemeldet.

Die ersten Tage lief alles gut und auf dem Heimweg nach einer doch ab und an schon turbulenten (oder doch kompressorlenten) Ausfahrt ist mir aufgefallen,

dass er etwas ruppiger lief als sonst. Also kurz angehalten und man hat es auch schon direkt gehört, dass er sich scheinbar selbst in den Notlauf gezwungen hat.

Erstmal haben wir ihn dann wieder in die Tiefgarage gefahren und neue Zündkerzen besorgt. Ein anderer Kollege mit um die 35 Jahren Schrauber-Erfahrung hat

sich die alten Zündkerzen mal angeschaut und ist auf den Entschluss gekommen, dass der Mini etwas fett läuft. Neue Zündkerzen rein und nochmal starten.

Lief alles gut soweit. Kurz eine runde gedreht und auf einem Parkplatz angehalten um eine zu rauchen. Wieder rein in den kleinen, angeschmissen und siehe da,

der unrunde Motorlauf ist wieder da. Scheinbar tritt dieser aber nur in der unteren Drehzahl-Region auf. Nochmal aus, an und kurz aufs Gas gedrückt und es ging.

Er hat sich etwas eingependelt und nach Hause hat es dann gereicht.

Am nächsten Tag kam dann der Kollege nochmal mit seinem Auslesegerät vorbei und siehe da: P0301. Ja, das wusste ich schon vorher, hat mir meine Multi-Anzeige schon verraten.

Aber nun kam ein neuer Hinweis mit dazu: "P0301 - Fuel Injection". Aha! Also die Einspritzung...

Lange Zeit haben wir nichts an dem kleinen gemacht und letzt haben wir dann endlich mal die Einspritzdüsen ausgebaut.

Folgendermaßen sahen bzw. sehen die aus:

[r53-forum.de/attachment/14739/](https://www.r53-forum.de/attachment/14739/) [r53-forum.de/attachment/14740/](https://www.r53-forum.de/attachment/14740/)
[r53-forum.de/attachment/14741/](https://www.r53-forum.de/attachment/14741/) [r53-forum.de/attachment/14742/](https://www.r53-forum.de/attachment/14742/)

Die Anordnung der Düsen ist von Zylinder 1 (links) nach Zylinder 4 (rechts).

Auf dem letzten Bild in meiner Hand zu sehen, die Düse Zylinder 1 (links) und Zylinder 4 (rechts).

Hier kam es mir so vor, als wäre die Düse 1 von innen etwas verschmutzt.

Noch dazu war es wesentlich einfacher die Düse 1 herauszuziehen, als die restlichen 3, als wäre diese nicht wirklich fest drinnen gewesen.

Der Zustand der Düsen ist scheinbar nicht mehr ganz so pralle, weswegen ich sie mal in ein Ultraschallbad geben wollte. Dies wäre für eine

kleine Spende in der Kaffeekasse in unserem Partnerbetrieb möglich (Arbeiten in einem Autohaus - Yippieh 🍷🍷🍷)

Andernfalls würde ich mir wahrscheinlich die langen Bosch-Einspritzdüsen holen, wo man die Unterlegscheiben unter dem LLK anbringen muss,

da dies für mich eine recht "günstige" Lösung wäre.

Und jetzt seid ihr gefragt - was meint ihr zu meiner Odysee?

Habt ihr Fragen, Anregungen, Lösungen oder Ähnliches?
Dann immer her damit!

Ich freue mich auf rege Beteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

André - IKARVS

Beitrag von „Noxxic“ vom 8.1.2021, 10:02

[Zitat von IKARVS](#)

IMG_20210102_115313.jpg IMG_20210102_115232.jpg IMG_20210102_115157.jpg
IMG_20210102_114122.jpg

Servus, man kann auf die Bilder nicht zugreifen.

Hast du zwischenzeitlich mal das Thermostat gewechselt? Ein defektes Thermostat kann mit so vielen anderen Probleme wechselwirken. Mein Winterauto (Corsa B) hatte auch ein defektes Thermostat und ist dann immer in den Notlauf gegangen. Es wurde viel zu viel Benzin eingespritzt und der Motor ist bei der Fahrt fast ausgegangen. Bei einem guten Freund (VW T5 1.9 TD) ist ebenfalls das Thermostat defekt. Deshalb wurde der Partikelfilter nicht mehr regeneriert und ging mit der Zeit sogar völlig kaputt.

Beitrag von „PatientCake907“ vom 8.1.2021, 10:04

[Zitat von Noxxic](#)

[Zitat von IKARVS](#)

IMG_20210102_115313.jpg IMG_20210102_115232.jpg
IMG_20210102_115157.jpg IMG_20210102_114122.jpg

Servus, man kann auf die Bilder nicht zugreifen.

Nicht? Bei mir werden sie angezeigt?! 