

V10 TDI - Ölverlust, Öl tropft auf DPF/Krümmer auf der Beifahrerseite

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 11. Juli 2018 um 19:57

Servus,

Also vieles von dem was ihr hier von euch gebt ist schon heftig !

- Warum soll ein V10 nicht Vollgas vertragen ?
- 5 Minuten Turbo nachlaufen lassen ?
- Tandempumpe undicht
- Tandempumpe verzieht sich...

Zu 1: Dann würden aber alle R5 von Haus aus auseinander fliegen, da das Drehzahlniveau dort schon höher ist wie beim V10 ! Schön mal Höchstgeschwindigkeit damit gefahren und die Drehzahl kontrolliert ? Und jetzt mal ganz ehrlich: Auch wenn man in Deutschland schnell fahren darf aber mehr wie 3 Minuten am Stück geht's nirgend wo...

Zu 2: 30 Sekunden reichen da aus sofern die Öltemperatur nicht >120 Grad ist, wichtiger ist wohl "Warmfahren"... weil mehr wie auf Leerlaufdrehzahl (ca. 60.000 upm) können die Lader gar nicht zurückgehen...

Zu 3: Es murkst halt jeder daran rumm, ohne die Einbauvorschrift GENAU einzuhalten

Zu 4: Ah ha , eine neue Theorie, Hitze probleme... Bei dem Kühlerpaket und insgesamt 3 Wasserpumpen Also mit 3,5 to Hänger üben Brenner bei >32 Grad AT gibt es keine Probleme, auch die letzten 9 Jahre wo ich diese Karren hatte - KEINE ! Man kann aber auch mal die Kühler und LLK reinigen, da sammelt sich ordentlich Schmutz an. Zusatzwasserpumpen mit VCDS überprüfen.

Die meisten V10 sind Bastelbuden und Ex Aufreißer Kisten und weisen einen heftigen Wartungsstau auf.

Warum wohl dreht sich hier fast jede Frage um: 120Tkm DPF, Satacen , generalüberholte Turbos, Sensoren von irgendwelchen China Schrott Händlern, Differenzdrucksonden, Notrgenerationen, Tierferlegung usw.

Ja wegen dem lieben Geld welches ein V10 Kübelweise vernichtet.

Also bleibt einfach mal ein bisschen am Bodenist ja auch nur ein Motor....

Schöne Grüße

VBC