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

Beitrag von „DerElektriker“ vom 21. März 2011 um 12:46

Hallo TF,

heute morgen gab es bei mir eine rauchige Überraschung:
An der Ampel merkte ich, daß es nach verbranntem Öl riecht, und als ich dann bei uns vorm Büro die Motorhaube öffnete, qualmte es mir schon von der rechten Motorseite (in Fahrtrichtung gesehen) entgegen.

Ansonsten nichts Auffälliges: Keine Ölwarnung, Leistung ist da, und auch sonst keine merkwürdigen Geräusche oder was auch immer. Nur auf der unteren Motorabdeckung ist ein wenig Öl zu sehen.

Gerade war ich beim zum checken:
Anscheinend gibt es eine Ölleckage unbekannter Quelle, zur Diagnose müsse das Aggregat raus und untersucht werden.

Kostenpunkt nur für die Diagnose: ca. 2.500,- EUR, zzgl. der Reparatur.
Evtl. Abstimmung mit Garantie ist offen, da man nicht weiß, wo's her kommt.

Hat einer von Euch eine Idee, was es am wahrscheinlichsten sein könnte?
Ich hab bisher leider im Forum nichts gefunden zum Thema.
Vielleicht kann ich darüber dann eine Entscheidung treffen.

Ansonsten endet das Thema hier erstmal. Mit dieser Reparatur plus anstehenden DPF (was mir ja klar war) ist das Ding nicht mehr wirtschaftlich in Stand zu setzen... Da reden wir über insgesamt 9.000,- EUR, die die Karre wahrscheinlich nicht mal mehr wert ist, wenn man die Ersatzteile verscherbelt...

Den Ölverlust werde ich mal im Auge behalten. Bei der Rückkehr vom Freundlichen hat zumindest nichts mehr gequalmt...
Heute abend hole ich mir noch eine zweite Meinung ein.

Für Tips bin ich dankbar.

Gruß

Thilo

Beitrag von „Baumschubser“ vom 21. März 2011 um 13:05

Hallo Thilo, hatte ich bei meinem auch mal, es war die Ventieldeckeldichtung. Das Oel tropfte immer auf den Kruemmer und es stank fürchterlich nach verbranntem Oel.Kompleter Ventieldeckel wurde erneuert. Dann war's gut

---

Beitrag von „DerElektriker“ vom 21. März 2011 um 13:58

> Zitat von Baumschubser
>
> ... Ventildeckeldichtung. ...

Wenn's die wäre, wäre das easy. Die ist laut System in drei Stunden gewechselt...

Mal sehen, was die "zweite Meinung" sagt.

Ergibt das Sinn, die Dichtungen gleich auf beiden Seiten machen zu lassen?
Oder kann man da warten, bis die andere kommt?

Gruß

Thilo

Beitrag von „khclp“ vom 21. März 2011 um 14:10

Hallo Thilo,
hab seit ca.4 Wochen selbiges Problem. Von oben im Motorraum kann man nichts sehen und es ist auch alles trocken, aber wenn er auf der Buehne ist (war auch beim vor 3 Wochen) konnte man es kaum erkennen, es sieht aber so aus das es wohl irgendwo beim Turbo oder einer der Leitungen troepfelt. Mir hat der Werkstattmeister gesagt behalt das mal im Auge, denn ohne Ausbau wird das sowieso nix (kommt bei mir nicht nochmal in Frage). Also werde ich nun ab und an von unten etwas saeubern damit ich meine Einfahrt nicht mit Oiltropfen versaue. Leistungsverlust oder sonstige Auffaelligkeiten habe ich nicht auch nicht am

Oilverbrauch.
Also abwarten. Leider ist meiner ja auch aus der Garantie raus oder haette es eh nicht viel gebracht da er ja nun schon ins 8te Jahr geht und die 140Tkm ueberschritten hat.
Evtl kommt dann doch schon ein anderer etwas frueher
Kopf hoch Thilo bist nicht alleine
LG Kurt

Beitrag von „Baumschubser“ vom 21. März 2011 um 15:17

Hallo Thilo, Die Dichtung gibt es nicht einzeln, da sie im Deckel eingeklebt ist, wird der kompette Deckel getauscht

---

Beitrag von „Butze“ vom 21. März 2011 um 19:04

> Zitat von Baumschubser
>
> Hallo Thilo, Die Dichtung gibt es nicht einzeln, da sie im Deckel eingeklebt ist, wird der kompette Deckel getauscht

Hallo Thilo
Hatte ich auch, habe dies vor ein paar Wochen hier eingestellt. Bei mir waren die Unterdruckpumpen für Diesel undicht, zusätzlich Ventildeckel, wie der Motor raus war kamen dann noch Abgasrümmer, Wasserpumpe irgendein Riemen und und, hat nachher 5800,00 € gekostet + Mwst V10 125000 gelaufen.Jetzt läuft er wieder super.

Gruß Butze

Beitrag von „desertgargoyle“ vom 26. März 2011 um 08:10

hallo zusammen !

mein v10tdi hatte auch ölverlust auf der rechten seite - das kam von der tandempumpe (dichtungen porös/kaputt), von da lief es runter auf das turbo-steuergerät, das natürlich auch ins meckern anfing.

also kam der motor raus und es wurde getauscht:
* tandempumpe, ventildeckel
* beide turbolader (wenn der motor schon raus ist !)
* viele kleinigkeiten (damit nichts sein kann)

eine genaue liste kann ich bei interesse anbieten (einfach eine pn schicken !)

warum die tandempumpe zu "ölen" begann, konnte mir der leider auch nicht sagen, dafür steht jetzt ein weiterer dicker in der werkstatt - mit dem selben problem !

Beitrag von „DerElektriker“ vom 26. März 2011 um 17:38

Butze, desertgargoyle:
Hattet Ihr neben dem Ölen irgendwelche anderen Symptome?
Leistung, Drehzahl, Geräusche oder sowas?

Achso: Bei mir tropft nix mehr. Qualmt nicht, riecht nicht mehr nach Öl, und sonst auch nix mehr...
Echt merkwürdig...

Beitrag von „Butze“ vom 27. März 2011 um 08:13

> Zitat von DerElektriker
>
> Butze, desertgargoyle:
> Hattet Ihr neben dem Ölen irgendwelche anderen Symptome?
> Leistung, Drehzahl, Geräusche oder sowas?

> Achso: Bei mir tropft nix mehr. Qualmt nicht, riecht nicht mehr nach Öl, und sonst auch nix mehr...
> Echt merkwürdig...

Hallo Elektriker

Ausser Ölverlust keine Anzeichen für eien Defekt.

Gruß Butze

Beitrag von „desertgargoyle“ vom 27. März 2011 um 10:15

ich hatte leider mit mehreren problemen zu kämpfen (wenn schon, denn schon !):

begonnen hat alles damit, dass mein dicker sporadisch ins notlaufprogramm ging;
(das lag aber am schlüssel, da es nur beim keyless-fahren passierte-dazu gibts auch einen anderen beitrag von mir)
im winter an kalten tagen, qualmte mein dicker beim erststart ziemlich stark - da dürfte sich das öl bereits bemerkbar gemacht haben.
durch die undichte tandempumpe lief öl auf das turbosteuergerät und das hat dann natürlich falsche werte geliefert :(.

dadurch dass die v10-maschine den motorraum beim dicken ziemlich ausfüllt, konnte bei mir durch den erst durch ausbau des motors die genaue ursache bestimmt werden - ist zwar eine teure angelegenheit, aber alles andere wäre sinnlos gewesen.

ich habe den t gebraucht gekauft und da hatte er auch schon probleme mit ölverlust, das wurde aber noch vom händler erledigt (leider nicht fachgerecht, denn die haben versucht, etwas zu reparieren, das aber nur im ausgebauten zustand erledigt werden kann!) - zum glück fällt meiner noch in die gebrauchtwagengarantie und der händler (ist nicht meine reperaturwerkstatt !!!) muss für die jetzt angefallenen reperaturen aufkomnen (da gabs nicht mal diskussionen mit dem - hat wohl schon gewusst, das "seine" lösung/reparatur nicht das gelbe vom ei war !!!

jetztstand: kein qualm mehr, keine leistungsverluste/notlaufprogramm, der verbrauch ist auch wieder normal

---

Beitrag von „juma“ vom 27. März 2011 um 12:01

Servus,

DesertGargoyle:

Bitte nutze beim Schreiben die Umschalttaste um Groß- und Kleinschreibung zu erzeugen. Das erleichtert das Lesen der Beiträge ungemein!
Danke!

Beitrag von „DerElektriker“ vom 6. April 2011 um 22:34

Servus[TM],

hier gibt's Neuigkeiten:

Nachdem mir der erste gesagt hatte, daß man zum Checken den Motor rausbauen müßte, war ich jetzt beim zweiten (der, der von meiner Haustür knapp 2 Gehminuten entfernt ist).
Da lagen eh meine Sommerräder, die nach meinem Faux-Pas im Knüllwald dringend drauf mußten, und die Kollegen haben auch nach dem Ölverlust geschaut.

Ausgebaut haben sie ihn nicht, da ich ihn nach knapp 10 Stunden wieder abgeholt hab (so schnell sind nicht mal die)

Ergebnis: Ja, er hat eindeutig Öl rausgekleckert; Und Nein, er verliert nichts mehr. Außer dem Restöl ist der Motor rundrum knochentrocken und dicht.

Aufgrund eines Präzendenzfalles habe ich als Diagnose bekommen, daß wohl in irgendeiner Fahrsituation die Tandempumpe Öl gezogen und die nach rechts rausgeschnorchelt habe.
Das passiert wohl eigentlich nur bei extremer Schrägfahrt, aber die hatte ich seit September nicht mehr.

Wie auch immer: Die klare Aussage war, daß alles i.O. und die Weiterfahrt in jeder Hinsicht unbedenklich sei.

Was ich mich frage: Warum wollen die einen das Auto komplett zerlegen, während die anderen auch so eine (für mein Empfinden fundierte) Diagnose stellen können?

Egal, der Dicken Bertha geht's prima, und die Sommerschuhe sind bequem.

Gruß

Thilo

Beitrag von „Trixi2“ vom 7. April 2011 um 06:48

Thilo,das freut mich für dich,man macht sich ja auch um den eigenen Gedanken wenn man das liest. reinhold

---

Beitrag von „v10brummer“ vom 5. April 2013 um 00:03

Hallo, offenbar muss ich mich jetzt auch um dieses Problem kümmern und werde berichten.
v10, 2008, 150tkm

Bereich um den Turbo (Beifahrerseite) ist verölt. Bemerkt habe ich heute einen Fleck unter dem Bereich Fussraum, Motorraum, Beifahrerseite auf dem Boden der Einfahrt.

Wenn ich das richtig verstehe gibt es mindestens 3 Möglichkeiten für den Fehler: Turbo-Ölleitung, Tandempumpe (Kraftstoffpumpe) über dem Turbo, oder die Ventildeckeldichtung.

Verölt ist der Hitzeschutz des Turbo, sowie die darunter liegende Querlenkeraufhängung. Von oben kann man von dem Problem nix sehen.
Ich will versuchen, eine erste Abklärung mittels Endoskop zu erreichen, da der Bereich wie bekannt nicht sehr leicht zugänglich ist.

Hier mal ein erstes Foto von unten. Links sieht man die Abgasanlage, mitte das Turbohitzeblech, rechts angeschnitten die Turbolader / VTG Steuerung.

Beitrag von „Earligor“ vom 22. April 2013 um 07:55

Moin,
leider muß ich mich hier "einreihen".

Mein Problem ist genau wie unter #1 beschrieben und sieht genaus so aus wie auf dem Bild #14
😭

Das mit dem Bild habe ich am WoEnde gesehen beim Reifen umstecken.

Gibt es schon Erfolg beim Vorredner?

PS.: V10 BJ 2006

Beitrag von „v10brummer“ vom 22. April 2013 um 13:57

Hallo,

ja morgen darf ich den V10 endlich abholen. Die Stelle der Tandempumpe ist schwer zugänglich, aber der Meister wusste sofort, daß man das Blech zw. Motorraum und Frontscheibe / Wischermotor teilw. heraus nehmen kann.

- Motorhaube ab
- o.g. Blech entfernt (sind leider teilw. Abreißschrauben)
- Ansaugbereich bis AGR-Ventil entfernt usw.

Diagnose: Tandempumpe
Dieses Bauteil ist wohl nur mit drei Schrauben am Zylinderkopf befestigt und wird von der Nockenwelle angetrieben. Sicherlich ist die Pumpe auch an einem der heißesten Orte im Motorraum verbaut (über dem Turbo), da wundert es mich nicht, daß es hier zu vorzeitigen Materialermüdungen kommt, bzw. alles etwas "arbeitet" und irgendwann undicht wird...

Mit gereinigt wurden:
- Drosselklappen (beide)
- AGR-Bauteile (beide) im Ultraschallbad

Mit ersetzt wurde der Nockenwellensensor, da er angeblich auch gerne mal kaputt geht und man nur schlecht an ihn heran kommt.

Ich mache ja gerne mal selbst was am Auto, aber hier bin ich froh, eine gute, freie Hanauer Werkstatt zu haben. Auch wenn die Mitarbeiter immer grinsend/jammernd die Hände über dem Kopf zusammen schlagen, wenn der Touareg mal wieder auf den Hof fährt 😉

Auf den Fotos sieht man von oben den "Anfangszustand" mit lediglich abgebauter Drosselklappe, dann die alte noch eingebaute Pumpe, Motor von oben, neue Tandempumpe und den Zylinderkopfbereich über dem Turbo (Beifahrerseite) mit abgenommener Tandempumpe...

Übrigens: Bj. 2008, 150tkm überwiegend Autobahn. Wann wurde / wird bei Euch die Tandempumpe gewechselt?

Beitrag von „dieseldriver“ vom 22. April 2013 um 15:04

> Zitat von v10brummer
>
> ...Übrigens: Bj. 2008, 150tkm überwiegend Autobahn. Wann wurde / wird bei Euch die Tandempumpe gewechselt?

Hallo und herzlichen Glückwunsch zur Genesung deines Schätzchens!!

Ehrlich gesagt bin ich total überrascht von der Nachricht, dass die Spritzwand abnehmbar ist Denn bisher hat es immer geheißen, dass die Tandempumpe entweder durch Motorausbau oder Durch Ausschwenken des Motors zugänglich sei... An dieser Stelle möchte ich dir im Namen aller V10-TFler für deinen Bericht danken! Kannst du uns noch bitte kurz verraten was in deinem Fall der Arbeitsaufwand für den Wechsel der Tandempumpe in Stunden zu Buche geschlagen hat.

Meiner hat derzeit 100 tkm auf der Uhr und soweit ich weiß ist noch die erste Tandempumpe verbaut.
Seit dem Wechsel der PDE's und der Steuerkabel habe ich schon ein Paar Mal verbranntes Motoröl gerochen wie wenn es auf den Krümmer tropft. Unter verdacht stehen die Ventildeckeldichtungen sowie die Tandempumpe. Ich behalte es im Auge.

Gruß
dieseldriver

Beitrag von „v10brummer“ vom 22. April 2013 um 15:32

Hi.
Die Spritzwand ist teilweise abnehmbar (schwarz matt), der feststehende Teil ist bei mir entsprechend der Fahrzeugfarbe weiß.
Ist dann aber immer noch total fummelig und ich hatte der Werkstatt auch gesagt: nehmt ruhig die Motorhaube ab...

Ich habe noch keine Rechnung vorliegen. Schätzung vorab: Zerlegen hat ca. 5h gedauert, zusammenbauen dann bestimmt länger.

Teilekosten für Tandempumpe, Nockenwellensensor und Kleinteile grobe Info von vor ein paar Tagen: ca. 700,- bis 800,- EUR

Der Motorraum wird über den Turbos sicher super schlecht belüftet. Falls von Euch einer ein Digithermometer mit Fühler an Kabel hat, würde mich mal die Temperatur in diesem Bereich zw. den Zylinderbänken interessieren... Ich schau mal nach, bis zu welcher Temp. meine drahtlosen Aussenthermometer gehen... die meisten haben sicher bei +70°C ihren max. Messbereich...

Panamera und Cayenne bekommen von den Tunern ja teilweise Lufthutzen, eventuell braucht der V10 auch so was. Entweder für Entlüftung oder zur Belüftung. Keine Ahnung was im Motorraum Strömungsgünstiger wäre...

So kleine dezente Hutzen wie beim M3 wären ja nicht so schlimm...

Hat der V10 Phaeton oder der Touareg R5 (habe gehört identische Tandempumpe) auch diese Probleme?

Beitrag von „alevuz“ vom 22. April 2013 um 18:23

> Zitat von v10brummer
>
> Panamera und Cayenne bekommen von den Tunern ja teilweise Lufthutzen, eventuell braucht der V10 auch so was.

Hallo,

Quatsch, der Diesel wird temperiert und gekühlt - je nach Erfordernis!

Bei Turbobenzinern und heftigem Tuning ist kälterer(gekühlter) Treibstoff von Vorteil....zumal die Turbos bei diesen Fahrzeugen unter Volllast glühen...was ich bei Diesel noch nie gesehen habe!

Da würde ein noch größerer LLK mehr bewirken!

Sg
Alevuz

Beitrag von „alevuz“ vom 23. April 2013 um 12:00

Hallo...

Gwechselt wird eigentlich nicht.....
Die Frage wäre, was genau undicht wird ?
Die Pumpe oder nur die Dichtung?

Wenn die Pumpe undicht wird, solltest du auch eine Dieseleintrag haben....

Ob die Einbaulage und die hohen Temperatur Unterschiede da "hinten" dazu beitragen dass die Dichtung kaputt wird?
Von der Konstruktion her sind die Pumpen schon sehr haltbar..... eigentlich.....

Als Selberschrauber würde ich zuerst nur die Dichtungen erneuern.....

Jedenfalls ein sehr guter bericht und der Hinweis auf den Nockenwellensensor ist ebenfalls sehr gut - Danke!

Die älteren Fahrzeuge hatten eine komplette Motorabdeckung - auch die Seitenflächen waren "zu"..... meiner Meinung nach wird die Luft da besser durchgedrückt.....
Auch wird mehr bei BLE Motoren darüber diskutiert.....

Sg
Alevuz

Beitrag von „v10brummer“ vom 24. April 2013 um 15:31

Hi, Nachtrag

In den meisten Fällen (so auch bei mir) wird die Dichtung "undicht".
Auf den Fotos sieht man, daß die Dichtfläche in einem Bereich nicht sehr groß ist und die Schrauben sind auch nicht "gleichmäßig komplett um die Pumpe herum" gebaut, um dauerhaft Verbindung zw. Zylinderkopf und Pumpe zu gewährleisten. Das es hier zu Undichtigkeiten kommen kann, finde ich nachvollziehbar. Durch eine bessere Konstruktion, hätte man Abhilfe schaffen können.

Ich habe die ganze Pumpe wechseln lassen, da wohl einige bereits probiert hatten, mit "nur die Dichtung tauschen" zum Erfolg zu kommen, aber gescheitert waren. Und wenn da schon mal alles ab und offen ist, dann gleich neu.

Mich würde jetzt noch interessieren, ob das Problem eher nur auf der Beifahrerseite auftaucht, oder auf beiden Seiten... und ob beide Pumpen identisch sind...

Und Frage an alevuz: also was soll nun besser sein? Die neue kleine Motorabdeckung, oder die Komplettabdeckung?

Beitrag von „halifax“ vom 6. Mai 2013 um 22:50

Guten Abend,

ich bin neu in diesem Forum und habe das gleiche Problem an meinem V10 TDI heute bemerkt. Der Motor lief eine längere Zeit im Stand und als ich dann nach ca. 15 min. zu Hause ankam, qualmte es im Motorraum auf der Beifahrerseite. Tags zuvor habe ich einen kleinen Ölfleck auf dem Boden bemerkt. Das letzte "Qualmen" liegt ca. 4 Wochen zurück. Der Wagen ist Bj 2007 und hat 150 tkm runter. Bei meinem letzten Werkstattbesuch hat man den Ölverlust bemerkt. Ansonsten keine Fehlermeldungen und auch am Ölstand ist nichts festzustellen.

Es wurden ja schon diverse Fehlerquellen genannt. Kennt jemand im Raum Frankfurt am Main eine gute und kostengünstige "freie Werkstatt", die sich der Sache mal annehmen kann?
Wäre für eine Info sehr dankbar.

Vielem Dank

Beitrag von „v10brummer“ vom 7. Mai 2013 um 00:12

Hallo halifax,
also meine Werkstatt in Hanau hat das gut gemacht. Die Mechaniker hatten sicher schon angenehmere Arbeiten zu verrichten... Falls Dir Hanau nicht zu weit ist, sende mir eine PM und ich gebe Dir gerne die Daten der Werkstatt. Allerdings bekommen die Jungs gerade zwei neue Hebebühnen und einen Bremsenprüfstand eingebaut, sodaß es kommende Woche keine Termine mehr gibt ;-).

Beitrag von „haring“ vom 4. Juni 2013 um 11:47

Hallo v10brummer,

ich komme aus Heusenstamm und würde gerne die Werkstatt in Hanau
kennenlernen. Kannst du mir eine Tel oder die Anschrift geben. Ich habe
auch das Problem mit der Tandempumpe.

Danke

Beitrag von „reiter“ vom 12. August 2013 um 20:30

Hallo Freunde,
Bei meinem V10 wurde, wie v10brummer beschrieben und mit Fotos dokumentiert hat, die Tandempumpe
von meinem Autohändler aus Friesoythe in der eigenen Werkstatt gewechselt. (ca. 8 Std.)
Ich möchte mich bei V10brummer nochmal für die Adresse in Hanau, und bei der Werkstatt in Hanau für
Fachliche Unterstützung auch im Nahmen meines Händlers bedanken.
Zu den Reparaturkosten kann ich nichts sagen, war Garantie von Händler. Pumpe kostet ca. 700€
Lt. Monteur der Werkstatt, wie v10brummer geschrieben hat, keine angenehme Arbeit.

Beitrag von „Earligor“ vom 3. Juli 2014 um 11:28

> Zitat von Earligor
>
> Moin,
> leider muß ich mich hier "einreihen".
>
> Mein Problem ist genau wie unter #1 beschrieben und sieht genaus so aus wie auf dem Bild #14
> 😩
>
> Das mit dem Bild habe ich am WoEnde gesehen beim Reifen umstecken.
>
> Gibt es schon Erfolg beim Vorredner?
>
> PS.: V10 BJ 2006
>
> Alles anzeigen

Hab ich schon gesagt das mein Schwiegerpappa ne Wucht ist!
Zwei halbe Tage und ne neue Tandempumpe für ca. 285€ vom Hersteller ist eingebaut.

Ich musste dann doch unbedingt wechseln, da die Bremse mit ausgefallen war. (war aber nicht die Tandempumpe sondern beim Ausbau ein Verbindungsstück was geborsten war)

Vielen Dank an die Bilder vom Ausbau, genaue so wie es beschrieben war wurde das gemacht. Würde er wieder machen, aber nicht jeden Monat 😉

MfG

Beitrag von „s_heinz“ vom 14. Juli 2014 um 21:14

Hallo zusammen,

nachdem mein 2007er V10 mich gut 4 Jahre lang ohne nennenswerte Probleme begleitet hat, begann vor gut einem Monat ein Fiasko!

Mein Dicker hat die hier in diesem Thread beschriebenen Probleme (Ölverlust auf der rechten Seite im Bereich Turbo, Krümmer, Tandenpumpe...).

Aufgefallen war es bei einer 0815 HU bei der Dekra. Der Unterfahrschutz war im rechten Bereich deutlich ölverschmiert. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich absolut nichts gemerkt. Kein Leistungsverlust oder sonst was. Der Wagen fährt wie ne Eins. Ein leichter Gestank nach verbranntem Öl vielleicht nach längeren Fahrten. Das war's dann aber auch.

Da mich so was nervt, war ich noch am selben Tag beim Freundlichen um die Ecke. Ein schneller Blick unter's Röckchen inkl. Motorwäsche und Probefahrt hatte nichts besonderes ergeben. Am Tag drauf habe ich ihn also zur Diagnose gebracht. Und daraus sollte ein 16 Tage langer Werkstattaufenthalt werden!

Dank dieses Threads hier hatte ich den Werkstattmeister, der auch Besitzer des Ladens ist., auf die Tandempumpe aufmerksam gemacht und darauf gedeutet, dass man das Teil auch ohne einen Motorausbau wechseln kann. Darauf hatte er sich eingelassen. Die hatten dann den Wasserkasten samt Anbauteilen demontiert und die Pumpe umlaufend mit einem Endoskop und Gelenkspiegel geprüft.
Fazit: Dort war kein Ölverlust erkennbar.

Also: Motor raus und richtig schauen. Gesagt, getan.

Als der Motor dann draußen war, waren sich die Leute in der Werkstatt sicher, dass der Anschluss für den Ölvorlauf am Turbo die Ursache des Ölverlustes war. Eine Dichtung an dieser Stelle getauscht, alles gereinigt und nochmal gut nachgeschaut. Andere Undichtigkeiten konnten keine identifiziert werden. Also Motor wieder rein und schauen.
Wo der Wagen da schon mal zerlegt vor mir stand, hatte ich dann noch den Tausch beider DPF in Auftrag gegeben. Ich hatte noch 2 fast neue DPF in der Garage liegen. Gesagt, getan.
Dabei musste dann noch das gesamte Schlauchgestänge inkl. Differenzdrucksensoren erneuert werden, weil man eigentlich nur die Schläuche neu benötigte. Nur die gibt es nicht gesondert. Na toll! 😭

Zu dieser Zeit stand der Wagen schon gut eine Woche in der Werkstatt.

Als der Motor dann wieder drin war und alles andere zusammengebaut, machte der Meister eine Probefahrt. Dabei stellte sich heraus, dass die Kardanwelle auf einmal am Schlagen war. Gummilager defekt! Kann man hier im Forum ja sehr schön nachlesen...ist ja ne T-Reg Krankheit. Komisch nur, dass bis zum Werkstattaufenthalt Nichts war mit der Welle! Erst dort fingen die Probleme an. Also noch mal eben 'ne neue Kardanwelle eingebaut. Wenn ja sonst nix ist!

Das größere Problem war nur, dass der Motor an der selben Stelle, die ja leider nicht genauer definiert bzw. lokalisiert werden konnte, immer noch Öl verlor! So, als wäre er nicht in der Werkstatt gewesen! Genau wie vorher.

Na ja...also was bleib anderes übrig, als erneut den Motor auszubauen? Gesagt, getan.

Dieses Mal hat sich die Werkstatt allerdings die Kosten des 2. Motorausbaus ans eigene Bein gebunden. Ich zahle ja nicht für beliebig viele Motorausbauten, sondern dafür, dass der Mist wieder in Ordnung gebracht wird!
Joa...Fazit war dann, dass die irgendwie nicht so richtig die Ursache finden konnten! Heftig, aber wahr. Sie haben dann noch mal sicherheitshalber die Tandempumpe samt Dichtungen etc. erneuert. Mal eben ca. 500,- Euro oben drauf.

Wieder alles zusammengebaut und Probelauf in der Werkstatt gemacht. Dabei war wohl noch alles in Ordnung. Nach der Probefahrt rief mich der Meister wieder an und sagte mir, dass die wieder einen Tropfen Öl am Turbogehäuse gefunden hätten! ich dachte, ich höre nicht richtig!!!

Ich hatte den Wagen dann erst mal wieder mit nach Hause genommen. Da stand er schon 16 Tage in der Werkstatt!

Nach dem Wochenende bin ich dann wieder dahin und die haben den Dicken auf die Bühne gestellt. "Alles trocken...supi" sagte man mir. man konnte zu dieser Zeit wirklich kein neues Öl sehen. Da war ich erst mal beruhigt. Dennoch waren wir so verblieben, dass ich noch mal eine Woche später vorbei scheue, um dem Dicken wieder unter's Röckchen zu schauen.

Heute schaute ich hier zu Hause mal nur aus Neugier unter den Motor bzw. unter den Unterfahrschutz und siehe da: Wieder genauso viel Öl an der alten Stelle wie vor dem Werkstattaufenthalt! Ich könnte kotzen!!!

Nach also 16 Tagen Werkstatt und 4.000,- Euro weniger Geld in der Geldbörse ist alles so wie vorher! Der Mist rotzt immer noch und es ist angeblich einfach nicht die Ursache zu finden!

Was soll ich denn da jetzt machen?

Beitrag von „curio“ vom 15. Juli 2014 um 08:50

...bitte nicht lachen!

Bei meinen Oldtimern fahnde ich nach Ölleckagen mit "spürläppchen". Erstmal Motor trockenlegen. Dann zusammengefaltete Küchenrollentücher (teile) in den verdächtigen Arealen festklemmen/ um Leitungen Knoten, etc. Das sonst sich warm diffus verteilende Öl wird von den Läppchen aufgesogen, je Öliger, je näher ist man an der Quelle. Funktioniert bei mir jedenfalls so ganz gut.

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „Chappi“ vom 17. März 2015 um 15:25

Hallo zusammen

ich weiß nicht ob ich hier richtig
bin

Aber mein Dicker qualmt stinkt ab und an auch auf der Beifahrerseite Qualm aus dem Kotflügel

Mein Freundlicher meinte es wäre der zuheizer aber doch nicht mehr bei 18Grad Plus

Was könnte es sein ich habe das gefühl das es Öl ist

könnt ihr mir weiter helfen weil wenn ich beim Freundlichen schauen lassen geht das ja direkt ins Geld

Gruß

Aus Castrop Rauxel

Beitrag von „Romuald“ vom 30. Juni 2015 um 16:13

Ja, ist sicher das, was schon unten beschrieben ist - also entweder die Tandempumpe oder Ventildeckel. War bei meinem auch, sporadisch aber immer öfter Rauch aus dem rechten Kotflügel. Dachte auch, dass es der Zuheizer ist. Aber dann war es eben im Sommer auch da. Und fast nur, wenn ich bergauf stand oder fuhr. In die Werkstatt, Motor raus, Tandempumpe getauscht, Motor rein und Hannibal qualmte fröhlich weiter. Dann war es der Ventildeckel, wegen dem der Motor nicht raus muss. Hatte die Werkstatt dann ohne weitere Kosten behoben.

Beitrag von „dieseldriver“ vom 26. Juli 2015 um 21:41

> Zitat von s_heinz
>
> nachdem mein 2007er V10 mich gut 4 Jahre lang ohne nennenswerte Probleme begleitet hat, begann vor gut einem Monat ein Fiasko! […]

Servus Heinz,

spannende Geschichte! Wie hat man das Problem gelöst und was war denn genau die Ursache?

Ich habe vor ein Paar Jahren ähnliche Erfahrung gemacht mit einer Vertragswerkstatt und seitdem lasse ich meinen Dicken in einer freien verarzten. Die machen den Motor raus erst wenn es wirklich erforderlich ist.

Nachdem die Spezialisten bei VW den Ventildeckel aus- und wieder eingebaut haben, hat der angefangen öl zu verlieren. Das blöde ist, dass das Öl auf die Tandempumpe gelangt und dann weiter über den Turbo auf den Auspuff. So kommt man nicht unbedingt sofort auf die Ursache.

Gruß
Dieter

Beitrag von „Tafty“ vom 24. Januar 2016 um 19:26

Hallo liebe Touareg-Freunde,

ich bin relativ neu auf dieser Plattform. Durch die detaillierten Beiträge und Bilder von „v10brummer“ konnte ich dieses Problem bei meinem VW-Händler lösen lassen. Ich fahre nun mit neuer Tandempumpe, neuem Nockenwellensensor – ohne Motoraus- und –einbau – und ohne einen Tropfen Ölverlust weiter begeistert mit meinem V10 (109.000 Km). Es hat zunächst einige Überzeugungsarbeit beim meinem zuständigen Service-Annahmebetreuer gekostet, aber durch Vorlage der Bilder und der Beschreibungen ist das Eis gebrochen und man hat sich an das „Neuland“ herangewagt.
Dann kam nochmals Widerstand direkt vom beauftragten Mechaniker in der Werkstatt (Kommentare: „… VW schreibt doch eindeutig Motoraus- und –einbau vor; wir sind doch keine Bastelwerkstatt; wir kommen doch nicht an die Schrauben ran, schon gar nicht mit dem Drehmomentschlüssel, etc. …“).
Nachdem ich dann Fotokopien aus „erWin“ vorgelegt habe, mit schematischer Abbildung der Pumpe sowie Angabe der Anzugsmomente für die drei Halteschrauben und der Hohlschraube für den Kraftstoffanschluss, i. V. m. dem Hinweis auf die Ausbaumöglichkeit eines Teiles der Motortrennwand zum „Wasserkasten“, zur Verbesserung der Zugänglichkeit, war dann auch der

Mechaniker bereit zur Tat/Herausforderung.

Ich möchte an dieser Stelle meinen besonderen Dank an v10brummer aussprechen, ohne den dies alles nicht möglich gewesen wäre.

Grüße Tafty:)

Beitrag von „v10brummer“ vom 25. Januar 2016 um 10:27

Sensationell. Also wurde eine ganze "Werkstatt" weitergebildet
Und der Kunde durfte den Technikern erklären, wie es geht... sonst wäre es nicht gegangen.

Kuriose Welt, aber immerhin der erste Fall welcher mir bekannt ist, wo eine VW Werkstatt die Arbeit erfolgreich durchgeführt hat.
Was hat das ganze gekostet? Oder noch besser: Aufschlüsselung der Kosten?

LG aus Hanau

Beitrag von „Tafty“ vom 25. Januar 2016 um 17:48

Hallo v10brummer,

die Rechnung habe ich noch nicht. Ganz billig wird es sicher nicht werden, da es gem. meinem Betreuer doch angeblich nicht so einfach gewesen sein soll. Ich weiß nur, dass der Tausch der Tandempumpe überraschenderweise doch ohne Ausbau der Motorhaube erfolgen konnte.

LG und vielen Dank für die Rückmeldung.

Tafty

Beitrag von „Scotty1“ vom 8. Oktober 2016 um 08:48

Habe mal noch ne Frage am Rande. Da ich momentan auch ein leicht rauchendes/stinkendes Problem habe, würde mich mal die Auflistung vom Elektriker in Beitrag #1 interessieren. Er hat dort die ölleitung als mögliche Ursache erwähnt. Hat dieses Problem schonmal jemand gehabt? Hab in der Suche nicht wirklich etwas gefunden. Von oben sieht meine Tandempumpe halbwegs trocken aus (sofern man diese beim V10 ohne demontierten Teile sehen kann). Wo ist diese ominöse undichte Stelle zu finden? Unten an der Pumpe im Bereich der Schrauben?

Beitrag von „dieseldriver“ vom 8. Oktober 2016 um 09:32

> Zitat von Scotty1
>
> Habe mal noch ne Frage am Rande. Da ich momentan auch ein leicht rauchendes/stinkendes Problem habe, würde mich mal die Auflistung vom Elektriker in Beitrag #1 interessieren. Er hat dort die ölleitung als mögliche Ursache erwähnt. Hat dieses Problem schonmal jemand gehabt? Hab in der Suche nicht wirklich etwas gefunden. Von oben sieht meine Tandempumpe halbwegs trocken aus (sofern man diese beim V10 ohne demontierten Teile sehen kann). Wo ist diese ominöse undichte Stelle zu finden? Unten an der Pumpe im Bereich der Schrauben?

Eine undichte Pumpe zeigt sich am verölten Krümmer bzw. an der VTG-Verstellung, das sieht man am besten von unten, aus dem Bereich der Radaufhängung Beifahrerseite...

Beitrag von „dieseldriver“ vom 8. Oktober 2016 um 09:34

> Zitat von v10brummer
>
> ...
> - Motorhaube ab
> - o.g. Blech entfernt (sind leider teilw. Abreißschrauben)
> - Ansaugbereich bis AGR-Ventil entfernt usw.
> ...

Hallo v10brummer,

das mittlere Teil der Spritzwand wurde aber nicht abgenommen. Oder?

Wurde das Steuergerät abgeklemmt?

Gruß,
Dieter

Beitrag von „Scotty1“ vom 8. Oktober 2016 um 14:01

> Zitat von dieseldriver
>
> Eine undichte Pumpe zeigt sich am verölten Krümmer bzw. an der VTG-Verstellung, das sieht man am besten von unten, aus dem Bereich der Radaufhängung Beifahrerseite...

jupp-an der verstellung ist öl.

Beitrag von „Scotty1“ vom 9. Oktober 2016 um 18:41

Was ich noch fragen wollte. Ist in diesen Fällen immer die Pumpe als solche defekt oder lediglich eine Dichtung?

Beitrag von „dieseldriver“ vom 10. Oktober 2016 um 07:10

> Zitat von Scotty1
>
> jupp-an der verstellung ist öl.

ist wohl die meistverbreitete V10-Krankheit! 😎

> Zitat von Scotty1

> Was ich noch fragen wollte. Ist in diesen Fällen immer die Pumpe als solche defekt oder lediglich eine Dichtung?

Nicht unbedingt, die Pumpen an sich sind durchaus haltbar, aber bei dem Montageaufwand werden in den meisten Fällen die Dichtungen samt Pumpen getauscht.

Beitrag von „Scotty1“ vom 10. Oktober 2016 um 09:42

hat damit schon jemanderfahrung?

http://www.ebay.de/itm/DICHTSATZ-...N8AAOSwBahVNqp9

Beitrag von „v10brummer“ vom 5. November 2016 um 20:34

Nur der Spritzwandteil hinter der Pumpe kam weg.
Ob ein Steuergerät abgeklemmt wurde, kann ich leider nicht sagen...

Grüße

> Zitat von dieseldriver
>
> Hallo v10brummer,
>
> das mittlere Teil der Spritzwand wurde aber nicht abgenommen. Oder?
>
> Wurde das Steuergerät abgeklemmt?
>
> Gruß,
> Dieter

Beitrag von „Scotty1“ vom 5. November 2016 um 21:22

Das eine STG wird nur aus dem beifahrerseitigen Spritzwandteil ausgehakt. Idealer Weise baut man beide Spritzwandteile (r+l) aus, damit man den mittleren Teil besser wegdrücken kann. Lässt man nämlich die linke Seite drin, rührt sich die mittlere Spritwand nicht so wie es sein sollte.

Beitrag von „matten“ vom 1. Mai 2018 um 12:46

Hallo ihr Lieben,

vor einigen Monaten hat es mein V10 auch erwischt. Ich hab mich hier bei euch im Forum belesen und bin dann in eine freie Werkstatt gefahren. Nach kurzer Suche wurde dann festgestellt, dass die Ventildeckeldichtung kaputt war. Diese wurde dann getauscht und das Qualmen und Stinken war wieder weg. Soweit so gut. Ca. drei Wochen später fing der Wagen wieder an zu qualmen und zu stinken. Wieder in die Werkstatt und gefragt ob das evtl. die Tandempumpe sein könnte?. Nach kurzer Suche stellte man fest, das Diese etwas verölt war. Die Werkstatt tauschte daraufhin die Dichtung und alles war wieder gut. Tja, leider wieder nur für ca. 3-4 Wochen, dann fing es wieder an zu qualmen und zu stinken. Wieder in der Werkstatt, wurde daraufhin die Tandempumpe getauscht. Juhu, das Qualmen und stinken war weg. Leider wieder nur für ca. 3 Wochen und Das Qualmen und Stinken war wieder da. Seitdem steht das Auto unbenutzt vor der Tür. Das Vertrauen in die Werkstatt hab ich verloren. Die Reparaturen haben bis jetzt eine menge Geld gekostet. Ich denke dafür hätte ich bei VW den Motor ausbauen lassen können und dann hätte man wohl auch den wahren Fehler gefunden.
Vielleicht kennt ja noch jemand eine gute freie Werkstatt, welche sich mit dem Problem auskennt?

Gruß Matthias

Beitrag von „jim-jack“ vom 3. Mai 2018 um 11:56

Hallo,

ich habe zwar einen Phaeton V10 TDI, praktisch mit baugleicher Motor (Ölwanne+ paar Teile anders). Ich hatte das gleiche Problem mit meinem ersten Phaeton mit qualmenden Öl

Beifahrerseite und durch Werkstattpfusch wurde beim Einbau die mittlere Schraube nicht richtig festgemacht. Dadurch tropfte es nach einege Zeit. Letzendlich wurde es durch einen Werkstatt in Hannover dann repariert.
Ich vermute, dass deine Werkstatt bestimmt auch gepfuscht hat.

Wenn du es richtig machen lassen willst, dann fahr nach Lüdinghausen (Rapacho, zottel), sehr bekannt im Motor-Talk Phaeton Forum.

Leider ist es bei meinem zweiten Phaeton V10 auch undicht, qualmt und stinkt im Innenraum besonders bei Bleifuss nach Diesel.
Ich überlege ob ich selber die Tandempumpe tausche oder machen lasse weil ich den Werrkstätten (ausser Bekannte) nicht vertraue.

Viel Glück

jim-jack

Beitrag von „Trixi2“ vom 6. Mai 2018 um 08:19

Stinkt es nach Öl oder Diesel,bei Dieselgeruch kommt die Rücklaufleitung auch noch in die engere Auswahl,aber wenn die Leitung ist in der Regel selten Kaputt es gibt für 20€ einen Satz Dichtungen nur Richtig einbauen die O ringe sehen gleich aus sind aber zwei Größen. Bei Ölgeruch solltest du mit Endoskop schauen ob nicht Stehbolzen oder ein Krümmer gerissen ist.gruß Reinhold

---

Beitrag von „Hallertauer“ vom 6. Mai 2018 um 14:45

Schon Heftig !

Beitrag von „jim-jack“ vom 6. Mai 2018 um 21:44

@Trixi,

danke für deine Antwort. Es stinkt im Innenraum nach Diesel, um so heftiger falls man Bleifuß fährt. Nach dem Abstellen qualmt es aus der Öffnung an Tandespumpe entlang hoch. Ich vermute Tandempumpenzwischendichtung ist defekt. Kein Ölleck also wird wohl die Dichtung an Zylindergehäuse in Ordnung sein. Bei konstanten Geschwindigkeit oder mäßiger Beschleunigung ist alles normal.

Apropo Rücklaufleitung muß ich auch prüfen, läuft sie über die Turbos? Muß selbst mir ein Bild von machen.
Hast du zufällig Teilenummer?

Gruß
jim-jack

Beitrag von „jim-jack“ vom 10. Juli 2018 um 14:58

Update

So nun habe ich die Tandempumpe mit Metalldichtung gewechselt. Aber nach dem ich den Wagen startete nahm er kein Gas an und fuhr praktisch mit etwas erhöhten Leerlaufdrehzahl (rauh, laut, unrund). Nach dem Auslesen stelle leider fest

1 Fehler gefunden:
19463 - Nockenwellenpositionssensor (G40): kein Signal
P3007 - 000 - -

Also wahrscheinlich beim Einbau den Sensorstecker erwischt und daher kein Kontakt.

Ich darf nun die ganze Arbeit nochmal machen und einen neuen Nockenwellenpositionssensor (G40) vom Febi habe ich bereits bestellt.

Habt ihr Ideen oder Anregungen? Tandempumpe wieder ab und Sensor einbauen.

Gruß
jim-jack

> Zitat von jim-jack

> Hallo,
>
> ich habe zwar einen Phaeton V10 TDI, praktisch mit baugleicher Motor (Ölwanne+ paar Teile anders). Ich hatte das gleiche Problem mit meinem ersten Phaeton mit qualmenden Öl Beifahrerseite und durch Werkstattpfusch wurde beim Einbau die mittlere Schraube nicht richtig festgemacht. Dadurch tropfte es nach einege Zeit. Letzendlich wurde es durch einen Werkstatt in Hannover dann repariert.
> Ich vermute, dass deine Werkstatt bestimmt auch gepfuscht hat.
>
> Wenn du es richtig machen lassen willst, dann fahr nach Lüdinghausen (Rapacho, zottel), sehr bekannt im Motor-Talk Phaeton Forum.
>
> Leider ist es bei meinem zweiten Phaeton V10 auch undicht, qualmt und stinkt im Innenraum besonders bei Bleifuss nach Diesel.
> Ich überlege ob ich selber die Tandempumpe tausche oder machen lasse weil ich den Werrkstätten (ausser Bekannte) nicht vertraue.
>
> Viel Glück
>
> jim-jack
>
> Alles anzeigen

Beitrag von „Hallertauer“ vom 11. Juli 2018 um 17:54

[QUOTE=jim-jack;297846i[COLOR=#ff0000]...falls man Bleifuß fährt...[/COLOR].]

Servus,

.....und genau Das, mag der V10 überhaut nicht ! Die Tandempumpe hat bei meinem V10 noch der Vorbesitzer bei ca. 120 tsd. KM vom Freundlichen wechseln lassen.
Nun mit 132 tsd. auf der Uhr, all well, no problems ! Klasse Wagen.

Gruß aus Bavaria.

Beitrag von „jim-jack“ vom 11. Juli 2018 um 19:06

> Zitat von Hallertauer
>
> [QUOTE=jim-jack;297846i[COLOR=#ff0000]...falls man Bleifuß fährt...[/COLOR].]
>
> Servus,
>
> **.....und genau Das, mag der V10 überhaut nicht !** Die Tandempumpe hat bei meinem V10 noch der Vorbesitzer bei ca. 120 tsd. KM vom Freundlichen wechseln lassen.
> Nun mit 132 tsd. auf der Uhr, all well, no problems ! Klasse Wagen.
>
> Gruß aus Bavaria.

Hi Hallertauer,

V10 hat Hitzeprobleme besonders auf der Beifahrerseite und dadurch verzieht sich die Tandempumpe. Damit die Hitze besser abgeührt wird habe ich unten und oben die Abdeckungen entfernt. Nach langer Autobahnfahrten sollte man 5 min im Leerlauf laufen lassen damit die Turbos sich abkühlen. Das ist schon mein zweite Phaeton V10 und ich fahre seit ca 9 Jahren daher habe ich genügend Erfahrung mit dem V10 gesammelt. Aber trotzdem danke für dein Rat. Falls ich aber langsam fahren wollte würde ich bestimmt kein V10 fahren. Ich habe leider ein verbasteltes Phaeton V10 erwischt.

Heute habe ich neue Nockenwellensensor eingebaut und leider ist der Fehler geblieben. Dann werde ich die drei Leitungen bis zum Motorsteuergerät überprüfen.

Falls jemand den Stromlaufplan hat würde mir das sehr helfen bei der Durchmessung.

Gruß
Jim-jack

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, Hitzeprobleme... Bei dem Kühlerpaket und insgesamt 3 Wasserpumpen ..... Also mit 3,5 to Hänger übern 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 , gerneralüberholte 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 Boden .....ist ja auch nur ein Motor....

Schöne Grüße
VBC

Beitrag von „jim-jack“ vom 21. Juli 2018 um 23:48

Ich habe den Fehler endlich gefunden, es war ein Wackelkontakt zwischen der Sensor und MSG.

Die Tandempumpe ist wieder dicht und qualmt nichts mehr aus dem Motorraum.

Gruß
jim-jack

> Zitat von jim-jack

> Update
>
> So nun habe ich die Tandempumpe mit Metalldichtung gewechselt. Aber nach dem ich den Wagen startete nahm er kein Gas an und fuhr praktisch mit etwas erhöhten Leerlaufdrehzahl (rauh, laut, unrund). Nach dem Auslesen stelle leider fest
>
> 1 Fehler gefunden:
> 19463 - Nockenwellenpositionssensor (G40): kein Signal
> P3007 - 000 - -
>
> Also wahrscheinlich beim Einbau den Sensorstecker erwischt und daher kein Kontakt.
>
> Ich darf nun die ganze Arbeit nochmal machen und einen neuen Nockenwellenpositionssensor (G40) vom Febi habe ich bereits bestellt.
>
> Habt ihr Ideen oder Anregungen? Tandempumpe wieder ab und Sensor einbauen.
>
> Gruß
> jim-jack
>
> Alles anzeigen

Beitrag von „Zwacki08“ vom 16. März 2024 um 20:06

Guten Tag euch allen

Bin auch seit 15.03.2024 stolzer Besitzer eines v10

Habe aber leider auch das ölproblem in der Nähe tandempumpe

Meiner hat volle Leistung aber verliert schon mehr als ein Tropfen Öl

Meine Frage wäre kann man die Pumpe im ausgebauten Zustand irgendwie abdrücken ob man sieht ob sie einen Riss hat

Dann sieht man Ja obs die Pumpe oder nur die Dichtung ist

Da auf Verdacht nur die Dichtung wechseln doch mit 2 Tage Arbeit verbunden ist

---

Beitrag von „pe7e“ vom 17. März 2024 um 09:58

Hallo Zwacki08,

i.d.R. ist einfach nur die Dichtung defekt. Ich würde nicht den Teufel an die Wand malen. Bau die einfach aus, reinige sie ordentlich, inspiziere sie so gut es geht und bau sie wieder ein. Falls du aif Nummer sicher gehen willst, baust du einfach eine Neue ein.

Gruß Peter

Beitrag von „Zwacki08“ vom 17. März 2024 um 19:15

So jetzt hab ich den Fehler gefunden

War nicht die tandempumpe sondern der Simmering von der Welle die die Lichtmaschine antreibt aber gut zu wissen wie man an die Pumpe hinkommt

Auf dem dritten Bild sieht man die Lichtmaschine Baden im Öl

Beitrag von „v10brummer“ vom 27. März 2024 um 10:57

Beim Thema Tandempumpe sollte man in Erwägung ziehen, daß nicht "einfach" nur die Dichtung nicht mehr dichtet, z.B. wegen Alterung, sondern daß aus dem Zusammenspiel der Hitze und Abkühlung über dem Turbo in Verbindung mit der schlechten Befestigungskonstruktion der Tandempumpe sich eben diese eventuell leicht verzieht und dadurch die Dichtung nicht mehr 100% abdichten kann.

Wenn man sich schon die Arbeit macht, dann ggf. doch auch gleich die Tandempumpe tauschen.

Grüße