Turbo-/Motorschaden kurz nach Abgasuntersuchung

Beitrag von „Scotty1“ vom 15. August 2021 um 17:04

So meine Lieben, bei mir ist erstmal Schluss mit Touareg. Am Dienstag war ich bei der HU. Der Prüfer jagde den Dicken 5 oder 6 Mal in den Abregelbereich. Nach dem 2. Mal hatte ich geäußert, den Wagen lieber auf unserer Ortsumgehung freifahren zu wollen. Dies wurde ignoriert. Nach besagtem 5 oder 6 Mal passte zwar der Trübungswert, jedoch ,meldete sich der Dicke mit einer fetten Dieselwolke aus dem Motorraum. Vermutlich aus dem BEreich der Tandempumpe. Diese Undichtigkeit war nach dem Runterkühlen wieder weg. Als ich den Hof der Werkstatt verlassen wollte, hatte ich das Gefühl, daß ich die Tür zu lange offen hatte und der T schwerfällig startet. Zu Hause angekommen, beseitigte ich am nächsten Tag die Mängel und startete in der Nacht zum Donnerstag samt 1t-Anhänger in den Urlaub. Kurz nach dem Auffahren auf die BAB war ganz selten ein leises Pfeifen zu vernehmen, welches ich nicht zuordnen konnte. Dies wurde kurz vor Erreichen der Ostsee mehr. Angekommen und nach einer Stunde Wartezeit, drehte der Touareg beim Starten auffällig schwerfällig. Dann gab es eine kurze Rangierfahrt und anschließend 22 Stunden Stillstand. War dann nochmals eine halbe Stunde unterwegs und vernahm das Pfeifen bereits bei einer Fahrt ohne Anhänger. Dann nochmal 10 Stunden Stillstand. Nach 2 Tagen dann Abreise wieder Abreise. Während der Rückfahrt wurde das Pfeifen offensichtlicher. Nach 150 km dann der große Knall. Turboschaden und dem Motorlauf nach zu urteilen auch ein Schaden am Selbigen. Offensichtlich haben sich Turbo/Verdichter so verkeilt, daß der Motor nur noch anspringt, wenn ich den Schlauch vom Drosselklappengehäuse entferne. Versuche ich ihn anszustecken, wenn der Motor läuft, zieht es diesen komplett zusammen. Einfach nur klasse..... Könnte kotzen! 😠

Beitrag von „pe7e“ vom 15. August 2021 um 17:27

Hi,

Um dich zu beruhigen: damit hat die AU sicher gar nichts zu tun. Die AU ist ein ganz normales, definiertes Verfahren, welches von jedem gesunden Motor ohne Probleme verkraftet wird. In den "Abregelbereich" (Begrenzer) wird da auch nichts gejagd, die Prüfdrehzahl ist deutlich vor dem roten Drehzahlbereich. Das klingt zwar wie Missbrauch und als normaler Autofahrer möchte man flüchten. Technisch ist das aber problemlos machbar.

Fraglich ist, warum der Turbo die Hufe hoch macht - meist haben die das Alter bzw. Laufleistung erreicht - eine Mangelschmierung ist dann die Folge. Das geübte Ohr hört das schon in der Entstehungsphase (so wie du das beschrieben hast). Dann kann man noch rechtzeitig reagieren. Für die meisten anderen wird es richtig teuer. Warum er schwer "dreht" ist damit aber noch nicht geklärt. Auch wenn der Turbo fest ist, sollte er einigermaßen gut starten (wovon ich aber abrate).

Gruß Peter

Beitrag von „Diesel-Fahrer“ vom 15. August 2021 um 19:41

Wenn es den Schlauch zusammen zieht, ist deine Ladeluftstrecke dicht. Vermutlich der Ladeluftkühler vom sich eventuell aufgelösten Turbo. Selbst wenn der Turbo "nur" fest wäre, würde er immer noch als Sauger gut laufen und anspringen. So wie, wenn du den Schlauch abmachst. Er läuft einwandfrei als Sauger. Nur hast du keinen Luftfilter davor.

Thema Turbolader: Mir ist noch keiner kaputt gegangen. Selbst bei über 500.000 km nicht. Weiß nicht, was ihr alle habt. Regelmäßig Ölwechsel, schön warm und kalt fahren und das Ding hält ewig. Öfter mal die Motorhaube öffnen und nach dem rechten schauen. Dann kann man frühzeitig reagieren, wenn was undicht, etc. ist.

Thema Drehzahl: Selbst wenn der in den roten Bereich reinkommt, passiert nichts. Irgendwann wird der ja abgeregelt. Meine Auto's haben oft den roten Bereich gesehen, auch im Leerlauf.

Gruß René

Beitrag von „Scotty1“ vom 17. August 2021 um 06:39

Also mir ist bei meinem ersten V10 auch der Turbo hochgegangen. Auch dort war die Turbine so verklemmt, daß kaum Luft durchgeht. Am LLK liegt es nicht. Damals lag der Ölverbrauch höher als üblich, durch einen verschlissenen Turbo. Das merkt man auch durch die Turbo-STG-Fehlermeldungen durch die Ölverkokungen. Lieber Peter: In punkto Prüfdrehzahl muss ich Dir komplett widersprechen. Die Prüf-/ABregeldrehzahl lag laut Protokoll bei 4520U/Min. Der rote Bereich beginnt laut Drehzahlmesser bei 4400 U/Min. Der Ölverbrauch lag beim jetzigen V10 bei knapp 1 Liter auf 2000km. Das ist völlig akzeptabel und deutet trotz etwas über 200.000km nichtg auf einen erhöhten Verschleiß und/oder Ölverbrauch hin. Inzwischen bin ich auch etwas schockiert, was VW für Vorgaben für die AU rausgibt. Das ist eine allgemeine Vorgabe (nicht

Fahrzeug- oder Motorenbezogen) in denen Drehzahlen von 4000-4800U/mIn beschrieben werden. Hier nimmt VW sich und AU-Prüfer in Schutz und lässt die Kunden im Regen stehen. In den Vorschriften steht laut VW etwas von bis zu 10 Gaststößen in den Begrenzer bei freier Beschleunigung. Ich lese jedoch nicht heraus, daß man den Fuß noch 2-3 Sekunden auf Vollast lässt, wenn die Abregeldrehzahl erreicht ist. In meinen Augen lag es hier nicht am Alter des Motors. Dieser funktionierte tadellos, als ich den Wagen in die Hände des Prüfers gab. Wer den V10 kennt weiß natürlich, wie stark dieser thermisch belastet wird. Vor Allem wenn die Stauwärme durch fehlenden Luftzug nicht abgeführt wird.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. August 2021 um 07:59

> Zitat von Scotty1
>
> Inzwischen bin ich auch etwas schockiert, was VW für Vorgaben für die AU rausgibt. Das ist eine allgemeine Vorgabe (nicht Fahrzeug- oder Motorenbezogen) in denen Drehzahlen von 4000-4800U/mIn beschrieben werden. Hier nimmt VW sich und AU-Prüfer in Schutz und lässt die Kunden im Regen stehen. In den Vorschriften steht laut VW etwas von bis zu 10 Gaststößen in den Begrenzer bei freier Beschleunigung.

Das hat aber nichts mit VW zu tun, sondern mit den Abgastestern. Die brauchen um eine Messung machen zu können halt die hohen Drehzahlen. Dieser Test wird aber einem gesunden Motor nicht wirklich was anhaben können und ist unbedenklich, schließlich gibt es ja eine automatische Drehzahlbegrenzung und auch wenn man im Fahrbetrieb anständig Gas gibt werden diese Drehzahlen erreicht.

Beitrag von „pe7e“ vom 17. August 2021 um 09:25

> Zitat von Scotty1
>
> ...In punkto Prüfdrehzahl muss ich Dir komplett widersprechen. Die Prüf-/ABregeldrehzahl lag laut Protokoll bei 4520U/Min. Der rote Bereich beginnt laut Drehzahlmesser bei 4400 U/Min...
>
> ...Der Ölverbrauch lag beim jetzigen V10 bei knapp 1 Liter auf 2000km. Das ist völlig akzeptabel und deutet trotz etwas über 200.000km nichtg auf einen erhöhten

> Verschleiß und/oder Ölverbrauch hin...

Hallo Scotty1,

nach Rücksprache mit meinem Dekra-Prüfer kann ich folgendes mitteilen: Er prüft die Fahrzeuge die bis in den Begrenzer laufen würden mit ca. 80-90% der Höchstdrehzahl. Laut Anweisung darf er diese aber auch testen indem er sie bis in den Begrenzer jagd. Fahrzeuge wie der T2 werden mit der im Stand zulässigen Höchstdrehzahl (elektronisch Abgeregelt) bei ca. 3000U/min) gemessen. Für die Messung der Trübung der Abgase ist das aus seiner Sicht vollkommen ausreichend. Er hat davon berichtet, dass es ab und an mal Schäden dabei gibt, die aus seiner Sicht immer auf unzureichend gewartete oder defekte Motoren bzw. Anbauteile zurück gehen. Als Beispiel nannte er nicht getauschte Zahnriemen (wenn der ZR über seiner Lebensdauer ist, führt er keinen Test am Fahrzeug durch und lässt das Fahrzeug durchfallen), Defekte Injektoren, ausgenuddelte Turbolader, keine Ölwechsel und dadurch Mangelschmierung.

Weiterhin kann ich dir diesen Beitrag bzw. Thread empfehlen.

1 Liter Öl auf 2000 km wäre mir viel zu viel. Bei einem 30 tKM Wartungsintervall würdest du ja ganze 15 Liter Öl nachkippen - da brauchst du das Öl dann ja auch nicht mehr zu wechseln - nur noch Filter tauschen und gut. Das kann nicht gesund sein. Aus meiner Sicht ist es gerade so vertretbar wenn auf 15 tKM 1 Liter Öl verbaucht wird. Zum Vergleich: mein R5 nimmt gar kein Öl und hat auch keinen Kraftstoff oder Wassereintrag. Selbes gilt für unseren 7P. Die CRs hingegen nehmen Öl, beunruhigend viel sogar - siehe hier.

Insgesamt ist es natürlich ärgerlich, dass dein Fahrzeug nun defekt ist. Der Prüfer kann aber mit Sicherheit nichts dafür. Vielleicht hättest du bei dem "leisen Pfeifen", dem "schwerer Drehen" und der "Dieselwolke im Motorraum" etwas eher den Gang zum Freundlichen suchen sollen und nicht erst noch ca. 500km fahren sollen. Aus meiner Sicht ist es aber noch gut, dass er überhaupt anspringt. Mit etwas Glück hat sich tatsächlich "nur" der Turbo verkeilt und keine Bauteile zum Brennraum geführt. Dann wäre es ja mit neuen Turbos bzw. der Revision der Turbos und kontrolle der Ladeluftstrecke getan.

Gruß und viel Erfolg

Peter

Edit und Ergänzung: ich habe gerade mal in deinen alten Beiträgen geforstet:

Die Tandempumpe scheint ja mal ein Problem gehabt zu haben?

Mit der Temperatur und Zündaussetzern war auch mal was...?

Dann ist er schwer angesprungen und hat Abweichungen der Einspritzmengen... gehabt?

und noch einige andere Sachen die ich nicht auflisten möchte weil die Liste sehr lang ist.

Wurde das alles professionell behoben? Oder ist hier der angeknackste Krug zum Brunnen gegangen bis er vollständig zerbrochen ist? Für mich ergibt sich da nämlich ein ganz anderes Bild.

Gruß Peter

Beitrag von „pe7e“ vom 26. August 2021 um 08:50

Hi,

Scotty1 : Schade das du dich hier nicht mehr zum Thema meldest... Damit bestätigt sich für mich aber nur meine Annahme...

Gruß

Peter