

# Kühlwasserverlust 4.2 V8

Beitrag von „NIUBEE“ vom 24. Januar 2012 um 08:02

[Zitat von StefanS.](#)

ja ich hab so nen gelben glibber am Öleinfüllstutzen,:(  
aber ich fahre jeden tag nur ca. 12 km zur arbeit !

Naja fahr morgen mal zur werkstatt und mach nen termin,  
hoffe es ist nicht allzu schlimm!

Eine frage noch mein dicker qualmt die ersten 50 meter bei temperaturen um 0 +-10  
grad  
ist das normal oder ein Indiez das die kopfdichtung im eimer ist, und wer hat erfahrung  
was  
das ca ksotet?

Gruß stefan

Der gelbe Glibber kommt dann bei dir genau wie bei mir von der Kurzstrecke im Winter.  
Begründung siehe unten.

Auch das "Rauchen" ist normal, denn der Dicke kommt einfach nicht bei solchen Strecken auf  
Temperatur. Im LPG Betrieb ist das dann sogar noch "schlimmer" jedoch meistens  
unbedenklich. Ist bei mir auch so...

Einfach öfters, d.h. nach 15.000 km einen Ölwechsel mit gutem 5W30 und hin und wieder ab  
auf die BAB und den Wagen mal auf Temperatur bringen. Dann geht der Glibber auch weg.

Guck mal auf die Motoröl!!temperatur. Die geht sicherlich bei dir wie bei mir kaum über 60  
Grad.

Somit denke ich nicht, dass es schlimm ist.

Schlimm wäre es wenn du jeden Tag 100 km fährst am besten noch BAB dein Öl neu ist und  
Glibber zu sehen ist, dein Wagen bei Betriebstemperatur massig weissen Rauch abgibt du Öl  
und Kühlmittelverlust hast. Zudem wäre der Verbrauch noch erhöht.

Hast du im Kühlkreislauf Öl, d.h. Öltröpfchen sichtbar am Deckel des Kühlwasserbehälters bzw.  
eine schmierige Oberfläche auf dem Kühlwasser die wie ein Ölfilm aussieht? Wenn  
die Zylinderkopfdichtung defekt wäre müsste man da auch was sehen, d.h. immer die  
Kombination: Öl im Wasser, Wasser im Öl:) Das ist zwar nur der Laientest aber ein Indiz ist es...

Die Werkstatt wird einen Test auf Kohlenwasserstoffe und CO<sub>2</sub> im Kühlmittelkreislauf machen.  
Wichtig ist hierbei zu wissen, dass im Gasbetrieb immer etwas Gas, d.h. eben gerade CO<sub>2</sub> und

KW ins Kühlmittel gelangen können. Somit sollte man erst mit Frischluft spühlen und dann auf Benzin fahren. Dann kann der Test erfolgen.

Wie gesagt es gibt kaum einen A8/Porsche Cayanne oder V8 TI der was an der Kopfdichtung hatte. Der Audi V8 ist gerade im TI fast unkaputtbar wenn man die normalen Regeln einhält. Frag mal bei [FWB Group](#) hier im Forum nach. Der ist Motorexperte und spezialisiert auf LPG Umbauten. Der hatte weder mit seinen V8 noch mit Kundenfahrzeugen Probleme.

Ich tippe bei dir auf eine Leitung oben, ein Anschlußventil oder im schlimmsten Fall auf die Wasserpumpe die zusammen mit dem Zahnriemen eh auch bei dir demnächst raus sollte (auch wenn du die km Leistung noch nicht hast so altert der Zahnriemen auch durch die Jahre).

Wünsche dir viel Glück!