

Bericht: Injektorwechsel bei einem V6-TDI BKS

Beitrag von „kUnStF3hL3r“ vom 14. Dezember 2014 um 22:39

Hallo liebe Gemeinde,

der Grund für alle bisher von mir beschriebenen Probleme nach dem Einbau der BE Injektoren ist gefunden. Es hat leider nichts mit den Injektoren zu tun und auch nichts mit der AGR.

Wie bereits erwähnt hat sich der Verkäufer der Düsen bereit erklärt sich das Auto nochmals anzuschauen. Er selbst hat Maschinenbau studiert und arbeitet in der Motorenentwicklung von Audi und ist Autoschrauber. Einen besseren findet man quasi nicht für die Sache. Zunächst haben wir natürlich alles geprüft, sämtliche Sensoren, Raildruck, IMA Werte, ect... Hat alles nichts gebracht, das Auto lief trotzdem fürchterlich. Die BE Injektoren sind zwar nicht für den BKS, trotzdem sollte es funktionieren meinte er. Wir waren ratlos.

Wir konnte noch 6 Injektoren mit der Endung AC auftreiben, diese sind eigentlich für den 2,7er aber sie wären laut den Daten die er sich angeschaut hat dem S Injektor am ähnlichsten. Somit haben wir beschlossen die schönen neuen BE Injektoren wieder auszubauen und die AC einzubauen. Die rechte Bank lies sich unauffällig montieren, keine Auffälligkeiten. Als wir die linke Bank montieren wollten, alle BEs raus hatte und durch die Löcher auf die Nockenwelle blickten traf mich der Schlag! 🤯🤯🤯🤯

Überall zerfetztes Metall, Lager, Lagerteile... sogar einer der neuen Injektoren hat eine Macke am Schaft abbekommen ...

Wir demontierten den Ventildeckel um die Zerstörung besser zu begutachten. Die Ventilmechanismen (genauer die Rollenschlepphebel) der oberen Nockenwelle, also der Einlassnockenwelle waren bis auf einen völlig zerstört und lagen in diesem Raum einfach so rum, die Lager zerfezt, zerdrückt, einzelne Lagerteile (Rollen) mit einem Magneten konnten wir den Großteil bergen. Wir stellten uns die Frage: WARUM???

Vermutungen und Auffälligkeiten:

Auf der zerstörten Motorseite war eine der Schrauben für die Spannpratzen definitiv anders, also neu. Möglicherweise ist dem Volltrottel die Schraube ins Ventilgehäuse gefallen und hat so getan als wäre nichts gewesen. Wir haben die Schraube leider nicht gefunden, sie könnte sich aber durchaus in der Ölwanne befinden wenn sie runtergerutscht ist. Wir demontierten den Deckel des Antriebszahnriemens für die Hochdruckpumpe! (Die HDP wird ja durch die obere Nockenwelle links angetrieben). Das große Riemenrad (also das an der Nockenwelle) hatte an der Vorderseite eine auffällige frische Macke (Kerbe), als hätte jemand dort angesetzt um die Nockenwelle zu drehen oder da drauf zu schlagen, wir wissen es nicht.

Ich werden demnächst Fotos posten, damit ihr euch ein Bild von der Zerstörung machen könnt.

Meine Idee: Ich werde die schönen Teile mal dem Werkstattmeister zeigen und ihm vorwerfen dass es sich um einen Montagefehler handelt. Möglicherweise lässt sich etwas aushandeln. Falls er sofort auf Stur schaltet lassen ich das Auto von einem Sachverständiger untersuchen und gehe den Rechtsweg. So einen Zufall, dass es just im Moment des Injektorenwechsels zum kapitalen Zylinderkopfschaden kommt bzw. die Kette überspringt und es eine Kollision im Zylinder gibt kann es nicht geben.

Wie gesagt, ich bemühe mich um Fotos und bin für weitere Tips dankbar!

LG Sepp