

# Turbo-/Motorschaden kurz nach Abgasuntersuchung

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.