

Motortausch R5 steht an BAC BDE?

Beitrag von „artosart“ vom 12. Mai 2009 um 22:09

Hallo T-Freunde,

Mein R5 BJ 12/2003 hat Motorprobleme, es steht im schlimmsten Fall ein Motorwechsel an. Kann man anstatt des BAC einen BPE (2006er) einbauen?

Danke für Expertentipps.

Ig

Gerald

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 12. Mai 2009 um 22:15

Hm ich glaube nur schwer da du das alte Can Bus System besitzt und der BPE schon das neue hat. Müsstest also mehr als nur den Motor wechseln. Steuergerät Kabelbaum etc. Wenn es dumm läuft aber noch Tacho Radio bzw. Navi etc. Weil beide mit unterschiedlichen Bus Ansteuerungen laufen. Weiß nicht genau ob bei solch großen Sachen ein Can Bus Emulator geht. Dann gehts aber z.b. mit dem Getriebe weiter, wenn du ein Automatik besitzt etc. Hoffe auf Erfolg!!!

Welche Probleme hast du denn genau?

gruß Manu

Beitrag von „artosart“ vom 13. Mai 2009 um 07:32

Hallo Manu,

Danke, also ist Vorsicht geboten und nur ein BAC Motor käme in Frage.

Woran der Motor leidet?

Bin kein Fachmann, also was ich höre ist ein sehr tiefes Pumpen und Blubbern, Leistungsverlust

und schwarze Rauchentwicklung, wenn stärker Gas gegeben wird. Lt. meiner Werkstatt soll 1 Zylinder nicht mehr arbeiten, aber bevor der Motor nicht geöffnet wurde, bekomme ich von dort keine exakte Aussage, dauert nur zum Öffnen 3h und dann muss ich voraussichtlich dort die Reparatur vornehmen lassen. Dabei kostet im besten Fall der Zylinderkopf über 5.000, der gesamte Motor über 10.000 EUR plus Arbeit. Falls es Minimum 5.000 kostet, aber vermutlich bis an die 14.000 tendiere ich eher dazu gleich in einer freien Werkstatt einen Austauschmotor einsetzen zu lassen, 14T für ein so altes Fahrzeug auszugeben, dagegen sträubt sich mein Verstand. Und den Dicken in einem solchen Zustand zu verkaufen ist auch kaum sinnvoll, denn er ist in optisch für sein Alter perfekt, hat bis zur Luftfederung so alles an Bord, was ich an dem Auto schätze...

Ig
Gerald

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 13. Mai 2009 um 08:40

Wieviel KM hat er denn im Moment auf dem Buckel?

Hm deiner Beschreibung nach verbrennt er auf jeden Fall Öl (also kann das mit dem Zylinder schon sein). Kolbenringe kaputt oder Branddefekt am Kolben selber?! Vermuten würde ich noch eine defekte Einspritzung (Pumpe Düse Funktionseinheit evtl.) Das aber ein Zylinder garnicht mehr arbeitet glaube ich nicht da du es dann auf jeden Fall Akustisch wahrnehmen würdest und ständig keine Leistung hättest. Wenn es ganz fest wäre,würde dir vermutlich die Kurbelwelle um die Ohren fliegen oder aber das Pleuel abreißen und der Kolben im Zylinder stecken. Um das festzustellen reicht endoskopieren und nicht gleich Motor zerlegen. Muss nur die Glühkerze raus und die Endoskop Sonde rein.Das spart Zeit und Geld! AT Motor wäre auf jeden Fall besser als eine Reparatur.Einen Ersatz oder AT Motor sollte aber eventuell schon ab 5-6 Teuro zu haben sein.

Habe schon so eine Reparatur damals noch am Golf 3 Cabrio durch. Ecke vom Kolben weggebrannt. Nach Austausch und neuem einschleifen etc lief er noch ca 5 tkm und dann wahr endgültig Feierabend.Letztendlicher anstoß zu all dem Üel war ein abgerissener Ölfilm durch eine defekte Ölpumpe! Nur schwebte der Golf nicht in Kostenregionen wie der T 😊 und ich konnte es selber reparieren.

Beitrag von „artosart“ vom 13. Mai 2009 um 20:48

Hallo T-Bone Shifter,

Danke für Antwort.

91 T km, der Ölverbrauch ist normal, wenig, er russt auch nur dann stark, wenn ich mehr Gas gebe, ansonsten nicht.

Blubbert allerdings wie wenn zusätzlich noch ein Eintakter mitliefe (ganz dumpf).

Dem Tipp mit dem Endoskopieren werde ich auf jeden Fall nachgehen.

Ig

Gerald

Beitrag von „T-Bone Shifter“ vom 13. Mai 2009 um 20:56

Bitte Gerald! Man versucht ja zu helfen!

Da du unter der 100 Tkm Grenze steckst und ich nicht hoffe das du die im Moment überschreitest bzw. dich darum bitten würde, hast du verdammt gute Chancen das VW sich an dem Schaden beteiligt bzw. wenn es wirklich der Motor ist etwas auf Kulanz regelt. Musst es nur mit Nachdruck fordern und am Ball bleiben.

Wie gesagt aber genaueres zum Motor kann ich dir per Ferndiagnose nicht geben. Warte das endoskopieren ab. Und wenn du was neues erfahren hast dann melde dich sofort.

Ein Möglichkeit wäre noch das die Kurbelwellenentlüftung dicht ist! Das erklärt das Rußen, fast keinen Ölverbrauch und das blubbern eventuell auch!

Wir T Fahrer müssen doch zusammenhalten!!!

Off Road Grüße

Manu

Beitrag von „Snowman24“ vom 15. Mai 2009 um 10:25

Hallo Gerald,

ein ähnliches Problem hatte ich bei meinem R5 Motor auch.
Bei mir hatte sich durch die Rußrückstände der Abgasrückführung und das Öl des Turboladers (das immer ein bisschen durch die Turbowelle austritt), das gesamte Ansaugrohr zugesetzt.
Es waren alle Kanäle mehr als die Hälfte zu mit Öl-Ruß-Pampe...
Ich habe es dann ausgebaut und mit einer Flaschenbürste im Bremsenreiniger-Bad gereinigt.
Seither passt wieder alles.

Aber lass trotzdem vorsichtshalber mal endoskopieren.

Achja, was mir auf die schnelle noch einfällt, es könnte das AGR-Ventil defekt sein.
Diese öffnet gerne mal beim Abgasgedruck und läßt somit die Abgase in den Brennraum gelangen, wenn sie eigentlich nicht rein sollten - Ergebnis: schwarzer Rauch, Leistungsverlust...

Hoffentlich ists nur das.

Mein R5 hat jetzt 152tkm drauf und läuft sehr gut.

Ich habe jedoch nicht mehr das originale LL2-Öl drin sondern das Castrol RS10W60.

Das muss zwar alle 15tkm raus, ist aber einfach nur klasse, besonders dann, wenn an dem Motor Chiptuning gemacht wurde (204PS)

Viele Grüße und Viel Glück.

Marcus

Beitrag von „artosart“ vom 18. Mai 2009 um 21:39

Hallo Freunde,

kommt man zum Turbolader Ansaugrohr (siehe Beitrag Snowman 24) im Motorraum von oben um es auszubauen oder ist dies komplizierter. Gibt es irgendwo eine Explosionszeichnung, damit ich den Teil lokalisieren kann? Danke lg

Gerald

Beitrag von „artosart“ vom 22. Mai 2009 um 13:48

Schieb.... da noch kein Tipp einlangte.

Danke,

lg

Gerald