

Turbo R5 - Pfeift wie ein Vogelschwarm ...

Beitrag von „mako71“ vom 13. Mai 2011 um 11:33

Hallo zusammen,

ich besitze nun seit etwa 1,5 Jahren einen Touareg R5 Bj 11/2004. Nachdem ich letzten Monat die Kardanwelle (wegen einen Pfenningsgummitteil 🙄) ersetzen durfte (danke VW) und im Anschluss daran den Freilauf ersetzen durfte (nochmal danke), hat sich jetzt wohl der Turbo verabschiedet. Lauf Aussage meines freien Schraubers ist er wohl die Ursache für das Pfeifen, sowohl im Stand als auch beim Gasgeben.

Meine Frage wäre nun, muss für den Turbowechsel der Motor ausgebaut werden und wie hoch ist der Arbeitsaufwand. Wurden im R5 unterschiedliche Turbos verbaut ? Habe auf Ebay diverse Anbieter von generalüberholten Turbos gefunden. Sind die empfehlenswert ? Hat jemand schon mal so einen Turbo verwendet ? 450 Euro für einen generalüberholten Turbo sind zwar auch Geld, aber ggü. dem VW Preis ja echt ein Schnäppchen ...

Beitrag von „Sepp“ vom 13. Mai 2011 um 20:49

Hallo Mako,

falls bei dir wirklich der Turbolader defekt sein sollte, dann sei bitte nicht allzu geizig.



Wechsle die Öl-Zu- und Rücklaufleitung und spare nicht an der falschen Stelle, das kann sehr schnell wirklich ins Geld gehen. 🙌

Wünsche dir trotzdem viel Glück damit und allzeit knitterfreie Fahrt.

Sepp

Beitrag von „mako71“ vom 14. Mai 2011 um 11:07

Hallo Sepp,

danke für den Tip, ein Händler von Motair hatte mir bereits einen ähnlichen Tip gegeben. Meinst du es ist gar nicht der Turbo ? Die Leistung hat der Treg noch vollständig. Das Quitschen/Pfeifen kommt aber aus der Richtung Turbo. Im Stand und beim Gasgeben. Geht man von Gas "läuft" das Geräusch noch kurz mit, wird dann aber wieder leiser. Manchmal ist es gar nicht dar ... seltsam irgendwie. Bin selber auch noch nicht 100 % überzeugt, dass es wirklich der Turbo ist . Zumal es eigentlich der (nun erneuerte) Freilauf sein sollte ... 😞

Beitrag von „Sepp“ vom 14. Mai 2011 um 13:35

Hallo.

Ist aus der Ferne natürlich schwer zu sagen. Im Standgas macht der Turbo nicht so viele Umdrehungen und dürfte somit auch nur schwach zu hören sein.

Du könntest den Motor mal höher drehen und dann mal abstellen und schauen ob dann das Geräusch auch noch nachläuft. Ist allerdings mit Vorsicht zu machen, weil diese Möglichkeit den Turbo schadet, falls er doch noch nicht defekt ist.

Viele Grüße

Beitrag von „Dennis J“ vom 16. Mai 2011 um 14:16

Ein pfeifender Turbo deutet auf eine Unwucht der Laderwelle. Die kann durch verschlissene Lager entstehen.

Ich habe schon 2x Lader bei Motair überholen lassen. 1x Audi RS2 und 2x S4 lader. Die sind danach wie neu und sehen auch so aus. 😊

Kann ich persönlich nur empfehlen.

Ölleitungen würde ich immer mittauschen.

Beitrag von „mako71“ vom 16. Mai 2011 um 16:52

Hallo Dennis,

was kostet denn so eine Laderüberholung bei Motair ? Die überholten Lader die ich sonst so gefunden habe lagen zwischen 450-600 Euro (ohne Ölleitungen).

Beitrag von „Dennis J“ vom 16. Mai 2011 um 17:49

Oha, das kann ich nicht sagen.

Die Lader, die ich dort hingeschickt hatte, waren kapitale Laderschäden. Wellen gebrochen, etc.

Bei mir lief das so ab, dass ich meine defekten Lader dort hingeschickt habe, die haben die befundet und nach Rücksprache (Kostenvoranschlag) mit mir wurden die dann erneuert. Das gilt aber nur für bereits demontierte.

Der Service ist echt fix. Beim RS Lader hat das Instandsetzen nicht mal einen Tag gedauert und der war Kernschrott im inneren. Hat mich damals so um die 800-900 EURO gekostet. Dieser Lader ist aber nicht repräsentativ für die Diesellader aus den Touaregs.

450-600 halte ich für einen normalen Kurs. Evtl. kriegste die AT bei denen. Vllt. geben die dir was für deinen "Laderschrott"...

Grüße
Dennis

Beitrag von „mako71“ vom 18. Mai 2011 um 10:38

so, Turbo ist draußen ! Leider undicht und rotzt daher ordentlich zur Seite raus. Krümmerdichtung war ebenfalls sehr deutlich undicht.

Habe einen Turbo bei Turbotechnik24 auf ebay gekauft für 450 Euro (mit Garantie und Rückgaberecht). Ich hatte zuvor mit einem Mitarbeiter gesprochen, der mir erklärte, dass bis auf das aufgearbeitete Turbogehäuse an dem Lader alles neu ist, halt neuwertig ... bin mal gespannt und werde Erfahrung berichten !

allerdings versteh ich das mit den Ölleitungen nicht. 😞

Meine Werkstatt erklärte mir, dass der Lader beim R5 direkt auf dem Block montiert ist, also ohne separate Leitungen. Die hat wohl nur der V10 ...

Beitrag von „mako71“ vom 24. Mai 2011 um 09:21

... war gerade in der Werkstatt, Turbo ist drinnen aber weils noch nicht teuer genug war ist der Abgaskrümmmer krumm und zusätzlich an einer Schweißnaht gerissen. Also nochmal ordentlich Schotter weg. Danke VW ... Super, vielleicht solltet ihr besser demnächst Seifenkisten bauen. 😞

... by the way, welcher Vollpfosten konzipiert so einen Krümmer (und so eine beschissene Kardanwelle) ? Schlimm !

Mein nächstes Auto wird wieder ein BMW. 🙌

Nie wieder VW (bzw. VAG), ich hätte auf die Warnungen hören sollen, aber er gefiel mir halt so gut ...

Beitrag von „Snowman24“ vom 25. Mai 2011 um 09:36

Hallo,

bzgl. des Krümmers:

Ich hatte bei meinem vorherigen T. auch mal einen Krümmer-Schaden. Diesen habe ich jedoch selbst gewechselt und musste etwas feststellen, was mir und auch so manchen Techniker zu denken gegeben hatte.

Der Krümmer besteht aus zwei Hälften aus Edelstahl, die mit einer Schweißnaht verbunden sind.

An diesen beiden Hälften sind die fünf Flansche angeschweißt, welche dann am Zylinderkopf angeschraubt werden.

Jetzt kommt's:

Bei meinem Krümmer war damals, wahrscheinlich wie bei Dir, auch die Schweißnaht am unteren Flansch, dort wo das Wellrohr endet, also am Flansch, der mit dem Turbolader verschraubt wird, komplett abgerissen.

Aber auch die gesamte Schweißnaht zwischen der oberen und unteren Hälfte war undicht.

Undicht daher, weil die gesamte Schweißnaht verrostet war bzw. nicht sauber verarbeitet war.

Als ich den neuen Krümmer bekommen hatte und beim 😊 ausgepackt hatte, wunderte sich der Lagerist, sowie der Meister und natürlich auch ich nicht schlecht.

Die gesamte Schweißnaht war schon von Werk ab "ANGEROSTET"!!!

So und das soll mir jetzt mal einer erklären - Der Krümmer ist aus Edelstahl!

Die Schweißnaht - folglich doch auch?! Und warum rostet das?

Der T. ist ein tolles Auto, aber an manchen Stellen wurde da schon ganz schön billiges Material verwendet oder auch schlecht verarbeitet - siehe auch das Kardanwellenlager bzw. der Gummi davon...

Grüße
Marcus

Beitrag von „mako71“ vom 25. Mai 2011 um 12:45

... genau so ist es. Tolles Auto, aber die Verbrecher, tschuldigung Verantwortlichen meinte ich natürlich, von VW haben Sollbruchstellen (so denke ich) aus Profitgründen (so denke ich) wissentlich eingebaut.

So muss kein Krümmer aussehen. Erst recht nicht in einer Karre die mal 65 T€ gekostet hat. Auch die Kardanwellenlösung ist doch Programm. Wieso hat man hier nicht eine einfache und austauschbare Lösung für die Gummilagerung (die ebenfalls schwer minderwertig ist, weil nix verstärkt) verbaut. Das ist doch so, als würde man die Felgen beim Reifenwechsel gleich mitentsorgen ...

... und wieso soll ich die defekte Kardanwelle wieder zurückschicken. Hab doch gar kein Austauschteil gekauft ... seltsam 😞

Beitrag von „khclp“ vom 25. Mai 2011 um 14:25

[Zitat von mako71](#)

..... und wieso soll ich die defekte Kardanwelle wieder zurückschicken. Hab doch gar kein Austauschteil gekauft ... seltsam 😞

Hallo mako71,
die Kardanwellen sind Austauschteile und muessen immer zurueck gesendet werden. Dafuer bekommt man ja auch das Pfandgeld wieder. So war es jedenfalls bei mir.
War auch auf der Rechnung vermerkt sein.
LG Kurt



Beitrag von „Snowman24“ vom 25. Mai 2011 um 14:54

Hallo Kurt,

das ist jetzt aber mal seltsam.

Mein 😊 möchte meine Kardanwelle nicht zurück haben, wenn ich bei ihm eine neue kaufen würde.

Da meine Welle, trotz der drei Tauschaktionen wohl immernoch ganz leichte Schwingungen von sich gibt, werde ich wohl jetzt doch demnächst eine neue kaufen.

Daher weiß ich eben -> nichts Tauschteil, zumindest nicht bei meinem 😊

Grüße
Marcus

Beitrag von „Darragh“ vom 25. Mai 2011 um 15:08

Zitat von Snowman24

[...]Aber auch die gesamte Schweißnaht zwischen der oberen und unteren Hälfte war undicht.

Undicht daher, weil die gesamte Schweißnaht verrostet war bzw. nicht sauber verarbeitet war.[...]

[...]Die gesamte Schweißnaht war schon von Werk ab "ANGEROSTET"!!!

So und das soll mir jetzt mal einer erklären - Der Krümmer ist aus Edelstahl!

Die Schweißnaht - folglich doch auch?! Und warum rostet das?

Alles anzeigen

Hallo Marcus

Ohne das Teil (Krümmer) gesehen zu haben, versuche ich mal ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen.

Ich vermute, das es sich um das "Wellrohr", wie du es nennst um einen Kompensator handelt, der die Aufgabe hat, Schwingungen zu absorbieren.

Dieser Kompensator ist ein Formteil, welches meist aus einem dünnerem Material gefertigt wird. Nun ist es ja auch nicht schwer nachzuvollziehen, dass diese in der Materialstärke unterschiedlichen Formteile in irgendeiner Form zusammengefügt werden müssen. Entweder wie hier durch eine Schweißnaht, oder durch eine Flanschverbindung. Eine Schweißnaht ist an solch mechanisch und thermisch doch sehr anspruchsvollen Stellen in jedem Fall einer Schraubverbindung vorzuziehen.

Im Punkto Schweißnahtbearbeitung sehe ich hier keinen Sinn, ein Bauteil, welches auf mehrere Hundert Grad bei Betrieb erhitzt wird vollständig zu ionisieren. Dieses würde lediglich den Preis des Krümmers unnötig in die Höhe treiben, ohne einen sinnvollen Nutzen davon zu haben. Deshalb gehe ich davon aus, dass diese Nähte lediglich bei der Fertigung gebürstet werden und nicht in einem Ionenbad neutralisiert werden.

Nun kommen wir zum eigentlichen Problem. Es ist bekannt, dass VA durch seine zähen Eigenschaften eigentlich nicht, oder sagen wir nur bedingt geeignet ist Vibrationen aufzunehmen. Je höher die Frequenz der Schwingung, um so nachträglicher wirken sich diese auf das Material (hier VA) aus. Jetzt kommt noch die zweite negative Eigenschaft hinzu. Die Wärme. Beides zusammen würde ohne Kompensator entweder den Krümmer, oder was noch schlimmer wäre, entweder den Turbo oder den Motorblock zerstören.

Ich weiß, keine Ideallösung, aber ich könnte jetzt auch nicht sagen, was hier als besseres

Alternativmaterial einzusetzen währe.

Ich denke nicht, das hier "böse Absicht" beim Verbauen solcher Materialien als Grundgedanke anzusetzen sind.

Beitrag von „Snowman24“ vom 26. Mai 2011 um 10:48

Hallo,

eine böse Absicht unterstelle ich hier auch niemanden.

Jedoch muss man mal ehrlich sein - die alten Gußkrümmer sind zwar auch hin und wieder gerissen, jedoch haben die wesentlich länger gehalten, als dieser Edelstahlkrümmer.

Aber gut, ich habe das "Problem" bei meinem jetzigen T. mit dem V8 hoffentlich nicht mehr - wobei dieser auch Edelstahlkrümmer verbaut hat...

Grüße
Marcus

Beitrag von „mako71“ vom 30. Juni 2011 um 14:47

... nach 4.000 km ab 2000 u/min keine Leistung mehr. Sieht so aus, als hätte sich der turbo wieder verabschiedet. Ich kotz gleich ! 😡

Beitrag von „mako71“ vom 5. Juli 2011 um 11:17

... so alles wurde gecheckt. Turbo ist draussen, weil defekt. Werkstatt meint, es ist wohl ein Garantiefall. Schon mal etwas ! Dennoch, es nervt mittlerweile echt gehörig !

Beitrag von „mako71“ vom 28. Juli 2011 um 08:59


... Turbo wurde auf Kulanz getauscht. So bin ich nur auf den Ein- und Ausbaurkosten sitzen geblieben (inkl. Anbausatz). Allerdings fiel mir auf, dass der Wagen in letzter Zeit ein wenig schwerfälliger ansprang. Heute morgen dann erstmal gar nicht (orgelte nur) und beim zweiten Versuch dann doch, aber auch nach längerem orgeln und eher widerwillig. Danach war wieder alles in Ordnung, er sprang darauf hin wieder normal an.



Das hatte ich noch nie, selbst bei minus 15 grad nicht. Was kann das denn wieder sein, wollte eigentlich in 5 Wochen in den Urbaub fahren...

Beitrag von „mako71“ vom 29. Juli 2011 um 08:42

... gestern ist er dann wieder den ganzen Tag über gut angesprungen. Heute morgen wieder das gleiche Drama, georgelt wie ein Weltmeister. Dann nach im zweiten Versuch nach paarmal orgeln zuerst widerwillig dann angesprungen...

Keiner ne Ahnung was das sein kann ??? 

Beitrag von „macko“ vom 29. Juli 2011 um 12:14

Hi,
könnte ein Problem mit der Dieselführung sein, entweder direkt die Pumpe Düse Elemente oder Kraftstoffpumpe etc.. Kann auch sein, dass die PD Elemente nach dem Abstellen allmählich den Druck verlieren.

Da hilft wohl nur ein Tester zum Auslesen der Messwerte.

gruss
marco

Hallo maco71

Bei meinem T5 (gleicher Motor wie beim R5) hatte ich vor Jahren gleiches Problem.
Nach Vollbremsung ging er meist in "Notlaufprogramm" und ließ Geschwindigkeiten über 100 km/h nicht zu.

Erst nach Abstellen des Motors und erneutem Starten lief er wieder normal.

Wir haben lange gesucht und sind aber dann fündig geworden.

-- PD Element defekt

-- AGR ausgetauscht

Danach sprang er morgens oder nach längerer Standzeit auch wieder normal an.

Im Fehlerspeicher war seinerzeit auch nichts abgelegt.

2-3 Wochen später das selbe Spiel. Schlechtes Anspringen nach längerer Standzeit.

Wir haben die Dichtflächen am PD-Element überprüft, und dort leichte, ich nenne es mal Auswachungen am Zylinderkopf festgestellt,

die im Stand wohl langsam Druck abgelassen haben.

Neue Dichtungen **mit** irgend einer Dichtmasse (keine Ahnung was da benutzt wurde) wurden eingestezt und bis heute keine Probleme.

Vielleicht hilft dir das ja weiter.... Ich drück dir die Daumen.

PS: Das würde meiner Ansicht auch erklären, warum nach erneutem Zusammenbau der Teile der Fehler erstmal nicht auftrat.

Beitrag von „Darragh“ vom 13. August 2011 um 10:23

Hier eine Ansicht des PD-Elementes mit deren Dichtungen.

Quelle:http://www.mytouran.de/html/pumpe_duse_elemente.html

Beitrag von „mako71“ vom 16. August 2011 um 10:14

@ coala - so wars 6 gang gut 4000 u/min und 100 sachen schnell. War so rasant dass noch nur noch ne 2 CV und ein Fiat 500 an mir vorbei kamen...

@ Darragh - Danke für Tip und Link.

Habe gerade Anruf von der Werkstatt bekommen. VW meint wohl, es könne nur die Batterie noch sein. Find ich zwar seltsam, aber jetzt habe ich eine neue batterie. Springt nun wohl super an. Was für die Batterie spricht ist, dass er beim letzten Turbotausch rd. einen Monat stand. Vielleicht hat das ja die Batterie nicht verkraftet.

Ich werde berichten, hoffentlich positiv.

Beitrag von „mako71“ vom 19. August 2011 um 14:21

... Batterie wars auch nicht. Sprang zwar nach Wechsel wieder gut an, gestern aber wieder das orgeln. Heute wieder gut angesprungen. Montags geht wieder in die Werkstatt ...

jemand Interesse an VW Touareg R5 Individual mit Dieselpartikelfilter (grüne Plakette) ü 200 PS Steuergerätoptimierung mit gelegentlichen Startproblemen ?

viele Neuteile !

Beitrag von „mako71“ vom 25. August 2011 um 08:58

... nun macht dass Ausrücklager Geräusche und das obwohl erst vor etwa 30 Tkm die Gesamte Kupplung inkl. Ausrücklager getauscht wurde.

Echt ein tolles Auto so ein Touareg ! 🙏

Beitrag von „Maverick“ vom 25. August 2011 um 13:33

Hallo mako71.

Du hast aber ein Pech mit deinem T-Reg.

Hast du schon herausgefunden was das Problem mit dem Anlassen sein könnte?

Meiner macht das auch ein bis zweimal die Woche.

Bisher aber nur beim Kaltstart wenn ich an einem Hang geparkt habe. Mit der Schnauze nach oben, ansonsten springt er immer super an.

Er dreht dann ewig durch, bis er irgendwann nach ca. 30-50 sekunden orgeln dann anspringt.

Würde mich echt interessieren. Der 😄 meines Vertrauens hat eine solche Beanstandung noch nicht gehabt und konnte auch keinen Fehler entdecken.

Jedenfalls ist nichts in den Fehlerspeichern abgelegt.

Schon seltsam? Könnte das an der Anlasserdrehzahl liegen? 🤔

Grüße

Maverick

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. August 2011 um 15:53

Zitat von Maverick

Bisher aber nur beim Kaltstart wenn ich an einem Hang geparkt habe. Mit der Schnauze nach oben, ansonsten springt er immer super an.

Er dreht dann ewig durch, bis er irgendwann nach ca. 30-50 sekunden orgeln dann anspringt.

Hallo Maverick,

das klingt nach Treibstoffpumpe 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „mako71“ vom 12. Oktober 2011 um 09:48

... aber gestern in der Werkstatt angerufen. Toll, ist nicht dass Ausrücklager !

nein, nein, stattdessen ist es die komplette Kupplung (inkl. Ausrücklager) und Schwungrad ... da freu ich mich aber !

Und jetzt das beste, hatte bereits vor knapp 1,5 Jahren eine Panne in Südfrankreich. Dort schleppte mich dan aufgrund avon A*** Plus Mitgliedschaft ein weder, deutsch noch englischsprachiges Unternehmen ab und brachte den Touri in eine Renault Werkstatt. Die Werkstatt zerpfügte die Karre und gab den Schaden bekannt. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich dann auch endlich, wo mein Auto eigentlich stand. Seltsam dachte ich bereits damals, wieso Renault Werkstatt, können die das denn ? 😞

Ad 1

Renault Werkstatt weil VW erst in 2 Wochen die Reparatur hätte machen können, ergo hatte der Touri nach Deutschland geschickt werden müssen und wir hätten einen Ersatzwagen mit deutscher AHK bekommen müssen. Teuer !

Ad 2

Nein, sie können es nicht. Leider verlor der fleißige südfranzmann den ein oder anderen Montagespiegel, der sich dann in der Getriebeglocke rumtrieb... den Rest kann man sich nun vorstellen. Toll, danke für die sorgfältige Auswahl der Fachwerkstatt, danke A*** !

Werde gleich mal anrufen, was dennen dazu einfällt !

Beitrag von „Snowman24“ vom 12. Oktober 2011 um 19:34

Hallo,

!!! Achtung !!! Ich hatte das ganze auch schonmal an meinem vorherigen T. Ich habe die Kupplung komplett mit Schwungrad usw. getauscht, weil davon Geräusche kamen. Das Ende vom Lied kennt ihr ja bereits:

nach ca. 14 Tagen Motorschaden - Es war zwar das Schwungrad defekt (Es ist ein Zweimassenschwungrad), aber der Motor hatte dadurch wohl auch einen Schaden genommen.

Wie macht sich das ganze bei Dir bemerkbar?

Grüße
Marcus

Beitrag von „mako71“ vom 17. Oktober 2011 um 10:51

... beim Kupplung schleifen lassen kam ein mahlendes Geräusch. Ist jetzt komplett weg. Karre ist leider denn je zuvor.

... allerdings springt er seit neustem wieder einmal am Tag beschissen an (30 sekunden orgeln) danach am gleichen tag immer super. Keiner weiß was. Hier jemand schlauer ? HILFE !!!

