

Migräne - Zylinderkopf im Eimer - Was muss alles minimal neu ???

Beitrag von „mako71“ vom 28. Februar 2012 um 12:44

Hallo zusammen,

dass Leiden soll endlich ein Ende nehmen !

Nach zahlreichen sehr hochpreisigen Reparaturen und dem (leider gescheiterten) Versuch die PDE Elemente abzudichten ist nun wohl doch, nach unfassbar vielen 132 Tkm, ein neuer Zylinderkopf von Nöten um die Kaltstartproblematik und vor allem das Mehr an Motoröl (Diesel) endgültig zu beseitigen in der stillen Hoffnung endlich Ruhe zuhaben ... (bzw. zumindest länger mal Ruhe zu haben)

Myhammer Angebote liegen bereits zwischen 800 und 990 Euro vor, Material muss dabei natürlich vollständig angeliefert werden.

Was genau muss denn eigentlich mindestens neu, Fahrzeug ist ein R5 TDI Bj.11.2004 178PS

Bisher hab ich wie folgt verstanden:

nackter Zylinderkopf (gibs bei ebay schon für 990 Euro flammneu)

Zylinderkopfdichtung (gibt es für ein Bj 11.2004 verschiedene ?)

Ventilschaftdichtungen

Je 5 Einlass und 5 Auslassventile

Ansaugkrümmerdichtung

Abgaskrümmer Dichtung

Zylinderkopfschrauben

Öl 50600 bzw 50601 (Fahrzeug mit HJS DPf)

Kühflüssigkeit

Generell, sind die Teile bei allen Touareg R5 Bj 11.2004 gleich ? Kennt jemand ggf. die richtigen Teilenummern, gibt es Dinge die ich bei der Teilebeschaffung unbedingt beachten soll ?

Ich weiß, am einfachsten ist ein kompletter Kopf mit allen PDE von VW, möchte aber einfach nicht mehr derart viel investieren. Bin auch für Reparaturangebote (mit und ohne Teilen empfänglich). Sollte aber im max. 150 KM Umkreis von Köln sein (und günstig)

Ich denke auch über einen Verkauf des Dieslrosses nach, wer Interesse an dem unreparierten Fahrzeug hat kann gerne Kontakt aufnehmen. Fahrzeug fährt sehr gut (bis auf Problematik s.o.) und hat viele Neuteile (Kupplung, Zweimassenschwungrad AT-Turbo, Abgaskrümmen, Kardanwelle, Drosselklappe , Navigationsgerät RNS2 ... - alles im letzten Jahr) und ist auch optisch Top (Dunkelgrau, mit braunem Leder, Holz, Schaltung, 19 Zoll VW Alu, Individuell Ausstattung, AHK, DPF (grüne Plakette) Privatcy, Dachgrundträger, Winterreifen auf 17 Zoll VW Alu (nicht mehr so schön aber gutes Profil)...). Ich habe das Fahrzeug vom Erstbesitzer (seriöser Unternehmer) vor knapp 2,5 Jahren gekauft. Vor kurzem wurden diverse Kratzer und ein kleinerer Parkunfall (Stoßstange und hintere Türe fachmännisch (natürlich mit Rechnung) reapiert. Fahrzeug ist selbstverständlich Deutsch, kein US Schrott.

Wie gesagt, sehr schön, deshalb kam bisher keine Trennung in Betracht ...:(

Beitrag von „Ball“ vom 28. Februar 2012 um 13:20

Hallo Macko71,

Ich wurde versuchen einen Austauschkopf zu bekommen. Sonst fängst du noch an die Ventile einzuschleifen, etc. Ich denke das die Dienstleistung den Mehrpreis für ein Austauschkopf übersteigt.

Ach ja, und den Ölfilter nicht vergessen.

Gruss Dirk

Beitrag von „Arndt“ vom 28. Februar 2012 um 13:33

Versuch mal über die T5 Schiene an einen Kopf zu kommen. Der müsste baugleich sein und könnte deutlich preiswerter angeboten werden.

Beitrag von „mako71“ vom 28. Februar 2012 um 14:49

... Ventile einschleifen etc. ist alles bei den Angebotspreisen dabei ! Was soll denn ein Austauschkopf sein ? Generalüberholter Kopf vormontiert ?
Wo gibst denn sowas ?

Eigentlich machen mir die Dichtungen am meisten zu schaffen. Klar ist dass bereits unten aufgezählte, gibst aber sonst noch welche die zwingend neu müssen? Kennt jemand günstige Bezugsquellen, gerne als Satz mit allen Dichtungen für diese Reparatur.

Müssen die Ventildfedern neu ? Was ist mit den Hydrostößeln. Habe eine Aussage bekommen dass die Federn nur neu müssen, wenn Sie gebrochen sind !?!

Beitrag von „mako71“ vom 28. Februar 2012 um 15:26

... ach ja, noch eine Frage, ist der Zylinderkopf BAC kompatibel mit Zylinderkopf AXD und AXE. Gibt es generell Unterschiede bei den 2,5 R5 TDI 174 PS Motoren beim Zylinderkopf ?

Eigentlich müsste es doch egal sein, ob der Motor quer oder längst verbaut ist ? Aber ich weiß es nicht. Jemand schon mal einen AXD Kopf auf einen BAC Motor gebaut ???

Beitrag von „t-ray“ vom 28. Februar 2012 um 23:20

Ganz ehrlich, bevor du jetzt am falschen Ende sparst und nachher in 50 tkm irgend ein aus dem alten Kopf übernommenes Bauteil den Geist aufgibt und du dann wieder 2.000,- investieren musst, würde ich jetzt lieber ein paar Euro mehr ausgeben und dann ist Ruhe. Einen kompletten Kopf (ohne PDEs, falls Deine noch in Ordnung sind und du diese übernehmen willst) vormontiert mit Ventilen, Stößeln und neuer Nockenwelle bekommst du für ca 1.500,- im Austausch gegen den alten, daher "Austauschkopf" (zB bei Tornau-Motoren). Meistens wird ein Altteilepfand erhoben, das du bei Rücksendung des alten Kopfes nach erfolgter Reparatur rückerstattet bekommst. Dann brauchst du noch eine Kopfdichtung, Dichtungen für Ein- und Auslaßkrümmer sowie Turbolader und natürlich Öl und Kühlmittel.

Kopftausch sollte auch ohne Motorausbau zu machen sein, auch wenn VW was anderes behauptet. Wurde hier wohl schon desöfteren praktiziert.

Viel Erfolg!

Beitrag von „mako71“ vom 23. März 2012 um 08:50

Hallo zusammen,

habe mich für einen gebrauchten Kopf entschieden (AXE) der in einer Werkstatt verbaut wurde. Lief bisher (etwa 300 km) einwandfrei. Jetzt verliert der Touareg aber massiv Kühlwasser. Und zwar am Ausgleichbehälter und verlangt alle 20 km neues Kühlmittel. Wenn man die Motorhaube öffnet, sieht man dass es um den Kühlmittelbehälter nass ist und es sieht so aus, als würde irgendetwas regelrecht gegen die Motorabdeckung spritzen.

Jemand einen Ahnung was dass sein kann ? Hat dass etwa etwas mit der Kopfreparatur zu tun ???

Das Leiden sollte doch ein Ende nehmen ...

Beitrag von „Ball“ vom 23. März 2012 um 09:29

Hallo Macko71

wenn das in einer Werkstatt gemacht wurde, würde ich gar nicht lange herummachen sondern nochmal da hin fahren.

Für mich sieht das so aus, als würde vermutlich ein Schlauch einen Riss oder ein Loch haben. Wenn das Kühlwasser warm wird, dehnt es sich aus, und tritt dann nach außen. Oder eine Dichtung / Oring wurde beim Einbauen gequetscht. Vermutlich irgendwas banales.

Wenn Du dem selbst auf die Spur kommen möchtest, fahre den Motor warm und schaue dann mal bei laufendem Motor unter die Haube. Pass aber auf, das Du Dich nicht an dem Kühlwasserstrahl verbrühst. Also Aufpassen beim Hauben öffnen. - Weist ja noch nicht wo es herkommt.

Gruß und viel Glück

Dirk

Beitrag von „curio“ vom 23. März 2012 um 09:50

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/16182-migr%C3%A4ne-zylinderkopf-im-eimer-was-muss-alles-minimal-neu/>

...kann auch die Kopfdichtung sein, dann drückts über den Deckel vom Ausgleichsgefäß.

Ist auch egal, gleich wieder in die Werkstatt, deren Problem!

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „mako71“ vom 23. März 2012 um 12:18

... schon richtig mit der Werkstatt, allerdings ist die rd. 200 km von meinem Heimatort entfernt und ich weiß nicht ob es (wenn es denn die Kopfdichtung ist) Sinn macht den Treg dorthin zu fahren. Abschleppen wird auch schwierig, denn die Karre wiegt 2500 kg und mein "Zweitwagen" hat eine AHK mit lediglich 1600 kg maximaler Anhängerlast. Möchte nicht zu allem Ärger noch einen kapitalen Motorschaden riskieren.

War auch schon in einer anderen Werkstatt, die meinten zuerst, es wird irgendwo im Kühlkreislauf Luft drin gewesen sein. Nachdem es allerdings nochmal vorgekommen ist vermuten sie, dass die Zylinderkopfdichtung zum Kühlkreislauf undicht ist, dort die Kompression in den Kühlkreislauf gedrückt wird und dadurch ein zu hoher Druck entsteht, der wiederum ein Ventil im oder am Ausgleichbehälter öffnet und dort dann das Kühlwasser rausdrückt. Keine Ahnung was da dran ist ???

Das Wasser verschwindet jedenfalls am Ausgleichbehälter, scheinbar spritz es regelrecht ab einer gewissen Temperatur raus. Bei offener Motorhaube und laufenden Motor kann man dieses Phänomen allerdings (zumindest im Standgas) nicht beobachten. Es tropft/läuft dann in den Radkasten der Beifahrerseite ...

Bin wirklich langsam verzweifelt...

Kennt jemand eine kompetente, günstige Werkstatt im Raum Leverkusen, die sich mit sowas auskennt ...

Beitrag von „curio“ vom 26. März 2012 um 09:08

..sollte es die ZKD sein tritt das Problem häufig nur bei warmen Motor unter Belastung auf (z.B. Autobahnberge zügig rauf). Ist manchmal schwierig zu finden, weil das Wasser teils rausläuft, teils auf dem heißen Motor verdampft. Der Fehler ist ohne Motorbelastung häufig nicht festzustellen.

Wenn Du das Auto schonend (mit leichtem Gasfuss) fährst und ein wenig Wasser zum Nachfüllen mitnimmst, sollte er die 200 km zur Werkstatt schaffen. Dabei immer die Temperaturanzeige im Auge behalten

..hatte das Problem mal mit meinem Renault 3,0 dci wg. Laufbuchsenabsenkung, der war an sich "fast" normal fahrbar, allerdings wenn man es denn eilig hatte verschwand das Wasser und er wurde heiß. konnte ich aber noch 1000 km mit fahren bevor der Motor und das Auto (gegen den T)gewechselt wurde.

..oder ruf die Werkstatt an, dass sie ihn abholen!

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „mako71“ vom 26. März 2012 um 13:58

Danke für die Antworten

... der Motor ist blitzblank, da läuft wohl nicht aus. Habe nochmal nachgeschaut, dass Wasser läuft unter dem Ausgleichsbehälter her und spritzt wie mit einer Wasserpistole auf die Motorabdeckung (einmal je Nachfüllung auf Maximalstand). Keine Ahnung vorher ?

Habe am WE den Motor mit offenen Ausgleichsbehälter laufen lassen. Da hätte man doch Blubberblasen sehen müssen, sofern die Kompression in den Kühlkreislauf entweicht, oder ?

Überlege die Karre mal zu VW zu fahren, die erstmal checken sollen, was dran kaputt ist. Vielleicht ist es ja gar nicht die Kopfdichtung.

Beitrag von „curio“ vom 26. März 2012 um 15:24

..wie geschrieben, Problem ist das das Problem eben nur unter Last (hoher druck in den Brennräumen) auftaucht, m Stand, egal ob Leerlauf oder 3500U/min aber nicht.
Wenn die Blasen aufsteigen, ist die ZKD natürlich völlig hinüber. Das ist aber (noch) nicht Dein Problem.

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „mako71“ vom 26. März 2012 um 16:19

... meinst du mit Last auch gemäßigtes Fahren (100 km/h) Autobahn ?

Beitrag von „curio“ vom 27. März 2012 um 10:58

gemäßigt kann man eben meist noch recht lange fahren, mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl ist der Motor nicht besonders belastet. Wenn es denn allerdings den Berg rauf geht, sieht die Sache schon anders aus, und wenn dann die Temperatur steigt kann man aus dem mitgenommenen Wasservorrat nachfüllen.

..sollte an sich bis zur Werkstatt reichen (es sei denn Du musst über das Stilfser Joch)

Wenn dir natürlich der Motor vollkommen unerwartet auf dem Weg überhitzt und Du nicht weiterfahren kannst, bringt Dir auch der ADAC das Auto in die Werkstatt, bei Premiummitglied sogar in eine Deiner Wahl 😊 (soweit ich mich erinnere)

Viel Erfolg

Achim

Beitrag von „mako71“ vom 29. März 2012 um 09:39

... so, war jetzt mal bei VW. Die haben ihn gecheckt und meinen nun es sei entweder die Kopfdichtung, oder der Kopf oder der Block (jeweils die Dichtflächen). Habe daraufhin die Werkstatt angerufen die die ZKD gemacht hat. Aussage von dort:

Kann gar nicht sein. Die haben keine Ahnung. Man sei den Wagen 2 Tage lang gefahren, ohne irgendein Problem. Auf den Hinweis, dass VW Abgase im Kühlkreislauf eruiert hat kam prompt die Aussage, dass es höchstwahrscheinlich der Abgaskühler sein wird.

Kann dass sein, kann der Abgaskühler Abgase in den Kühlkreislauf drücken und so den Druck erhöhen sodass es am Ausgleichsbehälter tropft ... bzw auf die Motorabdeckung spritzt ?

Bin eigentlich nicht besonders wild drauf wieder 2000 km hin, dann zurück und wieder hin (jeweils mit zwei Autos) zu fahren ...

Beitrag von „curio“ vom 30. März 2012 um 10:11

..Grundsätzlich hast Du auf eine Reparatur 6 Monate Gewährleistung. Wenn die Werkstatt im Flachland liegt, kann es gut sein das das Problem im Nah- und Landstrassenverkehr nicht aufgetreten ist.

Ist auch egal, Problem des Verkäufers. Ich denke da musst du mal genau den Kaufvertrag/ Reparaturauftrag studieren und ggfs auch eine rechtliche Beratung einholen, vorher ein letztes mal beim Geschäftsführer anrufen.

..sorry for your problems

Achim