

Wasserpumpe + Ölkühler gewechselt, was kommt jetzt noch

Beitrag von „V8 Fan“ vom 10. September 2013 um 19:00

Hallo an alle,

ich möchte euch hier mal von meinen Reparaturen am Touareg berichten und eventuell eure Meinung dazu hören.

Ende letzten Jahres hatte mein Dicker Öl im Kühlwasser mit Diagnose Wasserpumpe Defekt. (Diagnose von Forumsmitgliedern) Dealer Diagnose Kopfdichtung.

Also ließ ich die Wasserpumpe wechseln.

Dann war für einige Zeit Ruhe und das Öl blieb sauber.

Dann im Fühjahr wieder Öl im Wasser, Diagnose Ölkühler undicht. (Diagnose von Forumsmitgliedern und meinem Schrauber)

Also Ölkühler gewechselt.

Danach über den ganzen Sommer weiterhin Öl im System, was mir als Restöl verkauft wurde das beim spülen zurückgeblieben war.

Ölmenge im Kühlwasserbehälter nahm aber stetig zu, also Reparatur unnötig und doch noch nicht in Ordnung.

Jetzt vor kurzem Diagnose Thermostat hält altes Öl zurück. (VW Werkstatt wo Wasserpumpe und Ölkühler erworben)

Also Thermostat gewechselt. (Reparatur wegen Vorbehalt noch nicht bezahlt)

Jetzt soll es auf einmal der Zylinderkopf sein, was ich aber nicht glaube da weder Ölschlamm im Ventildeckel zu sehen ist und das Öl am Messstab sauber und klar ist.

Ich weiß nicht mehr weiter und vor allen Dingen wem ich noch glauben soll.

Meine Vermutung geht stark in Richtung Wasserpumpe, da nach deren Tausch eine Zeitlang Ruhe war, aber der VW Dealer meint das könnte nicht sein das kommt bei einer neuen Pumpe nicht vor. Habe meinem Schrauber jetzt die Pistole auf die Brust gesetzt, das er und der VW Dealer jetzt in die Puschen kommt und meinen Wagen ohne weitere Kosten in Ordnung bringt.

Sollte das nicht der Fall sein geht das Auto zum Sachverständigen.

Mal sehen welchen Weg die beiden gehen wollen.

Halte euch auf dem laufenden.

Gruß Martin

Beitrag von „NIUBEE“ vom 11. September 2013 um 08:38

Wie sieht den das ganze beim Starten des Motors und nach ca. 3 min aus?
Erkennst du dann noch Wasserdampf "weisser Rauch"?
Ebenso die Frage nach 10 min und bei ca. 80 °C?

Der V8 sollte beim Betrieb mit normalen Sprit! (Gas enthält generell mehr "Wasser") gerade jetzt im Sommer/Herbst nach 3 min ohne Wasserdampf sein (20°C Aussentemperatur, Sonnenschein). Ebenso sollte beim Beschleunigen nichts "hinten" zu sehen sein wenn der Motor warm ist.

Wenn da was auftritt und du eh schon Öl im System hast würde ich schon eher auf die Kopfdichtung tiippen wenn alles wie oben beschrieben schon gemacht wurde.

Beitrag von „V8 Fan“ vom 11. September 2013 um 09:42

Hallo NIUBEE,
außer dem Öl im Wasser sieht man nichts.
Weder weißer Qualm beim Starten oder Fahren, noch wenn er Warm ist.
Ich habe übrigens einen 5 Zylinder Diesel und keinen Benziner, falls du es übersehen hast.
Gruß Martin

Beitrag von „coala“ vom 11. September 2013 um 10:03

[Zitat von V8 Fan](#)

[...] Ich habe übrigens einen 5 Zylinder Diesel und keinen Benziner, falls du es übersehen hast. [...]

Servus Martin,

nun, "übersehen" ist gut, es fehlt ja im Text jeglicher Hinweis darauf, welches Fahrzeug du fährst 😊

Zum Thema: Freilich bleibt alles spekulativ, denn auch hier wird dir keiner sagen können (wie auch?), an was es nun definitiv liegt. Aber wenn man nun mal die Fakten deiner Schilderungen zusammenzählt, dann sehe ich hier ein Indiz, nämlich dass nach dem Wechsel der Wasserpumpe erst einmal alles in Ordnung war. Sagt jetzt natürlich streng statistisch

betrachtet nichts darüber aus, ob es nun wieder die Wasserpumpe ist oder nicht, genauso gut könnte jede andere Ursache in Betracht kommen.

Um die ZKD auszuschließen gibt es aber doch zur "Feinanalyse" - neben den klassischen Verfahren - einen CO²-Test. Das ist eine Vorrichtung mit Indikatorflüssigkeit, die, am Ausgleichsbehälter aufgesetzt, die Anwesenheit von CO² aus den Verbrennungsgasen detektiert. Hab das mal gesehen in der Werkstatt. Ein blaues Zeug, das sich dann grün-gelblich verfärbt, wenn die ZKD auch nur geringste Mengen Abgase ins Kühlwasser durch lässt, die man so - via der üblichen Indizien - nicht aufspüren kann. Vielleicht als Ausschlussverfahren mal einen Versuch wert?

Grüße
Robert

Beitrag von „V8 Fan“ vom 11. September 2013 um 10:38

Hallo Robert,
Sorry du hast ja recht mit der Fehlenden Information.
Aber dein Tipp ist für mich Gold wert, da ich dem Dealer jetzt sagen kann was er zu machen hat um die Kopfdichtung auszuschließen.
mfg. Martin

Beitrag von „macko“ vom 11. September 2013 um 10:52

[Zitat von V8 Fan](#)

... dem Dealer jetzt sagen kann was er zu machen hat ...

Servus,

also wenn Du ihm das wirklich sagen musst, weil er selbst nicht drauf kommt, dann würde ich mir mal nen anderen "Dealer" suchen...

Ist ja fast so, wie wenn Du zum Friseur gehst und der Scherpe sagen musst, wie sie die Schere zu halten hat... 🤖

Grüsse
Marco

Beitrag von „NIUBEE“ vom 11. September 2013 um 11:03

@ Martin:

Ich ging aufgrund deines Nicknames vom V8 aus.

Aber generell ist das Vorgehen immer identisch:

Selber machen kannst du das was du schon getan hast und was ich dir gesagt habe.

Da du ja Öl im Kühlwasserbehälter hast ist nur noch der von Robert genannte CO₂ Test sinnvoll. Dieser kann nur dein Freundlicher machen und dann kann man genau sagen ob die ZKD defekt ist.

Beim R5 existieren bereits Berichte von defekten ZKD, beim V8 nur sehr wenige Einzelfälle (somit war ich da eh verwundert).

Dennoch dein 😊 kann dir da nur helfen und wenn du dem "Ratehasen" nicht mehr traust würde ich einfach mal in eine freie Werkstatt fahren. Ich habe damit bisher immer sehr gute Erfahrungen gemacht aber auch ein VW 😊 ist sehr solide (nur eben auch sehr teuer). Der Unterschied liegt auch meistens in der Gewährleistung, d.h. der VW 😊 wird immer Teile eher tauschen als zu fixen mit der freien Werkstatt kann man meistens reden. 🤖

Beitrag von „Basmer“ vom 29. Juni 2023 um 16:30

Hallo in die Runde,

Bei mir muss auch wohl der Ölkühler gewechselt werden, selbiges Modell.

Kann mir jemand hier einen Kostenanhaltspunkt nennen?

Danke und viele Grüße

Beitrag von „Mkantis“ vom 21. November 2023 um 22:01

Hallo Ihr Lieben,

ich probiere hier in dem Thread mal eine Frage an die Profis zu stellen:

Ich fahre einen 2003 R5, 2,5TD. knappe 280TKm gelaufen.

Da ich ihn wirklich lieb habe mit seiner Vollausrüstung habe ich schon einiges reingesteckt und ihn so über die letzte 50TKm auch ordentlich behandelt.

Nun aber neu:

Hoher Kühlwasserverbrauch, Hoher Ölverbrauch.

Der Freundliche hat sofort gesagt. ZK-Dichtung, das lohnt nicht. Weg damit.

Ein lieber Bekannter (Schrauber auf Usedom) tippte zwar auch ZKD, aber meinte er hätte irgendwo auch von Wasserpumpem problem gehört. Er selbst hat aber gar keinen Bock sich an den Dicken zu machen.

Mein türkischer Schrauber in Berlin meinte, das er sich das mal anschauen könnte. Da gäbe es diverse Testverfahren, aber.

Nun habe ich im Forum zwar immer wieder mal von der Wasserpumpenproblematik gelesen, aber ... wie kann ich, der Laie, das vielleicht auch selbst erkennen? Ach so, leider habe ich auch am Öleinfüllstutzen gelben Schlamm (sieht aus wie Eiter). Da meinte aber wieder ein "Profi" das könnte auch von den vielen Kurzstrecken in der Stadt kommen (ja ich dem ist auch so... leider. Stop and Go von zuhause zur Arbeit durch die Hauptstadt. Wird einem ja auch von tag zu tag mehr vermiest.