

V8 FSI - eine Zündkerze ölfeucht

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 21. Juli 2016 um 13:46

Ich bitte an dieser Stelle mal um Tips.

Mein T1 von 12/07 mit aktuell 119 000 km Laufleistung hatte wohl schon länger Zündaussetzer, wie mir der Vorbesitzer verraten hatte. So musste er einmal ein Zündspule wechseln lassen. Als ich den Wagen übernommen hatte, bekam ich es ebenfalls mit Zündaussetzern zu tun - allerdings erst nach einer kurzen Beschleunigungsphase mit sehr hohen Drehzahlen (also alles, was der Begrenzer zulässt). Auf einem Parkplatz konnte ich die Fehler löschen, danach war es wieder gut.

Vor unserem Urlaub habe ich dann alle Zündkerzen und Zündspulen erneuert. Dabei fiel mir auf, dass Zylinder 4 eine verölte Kerze hatte. Da alle Kerzen noch nie gewechselt worden waren, habe ich gehofft, dass es ein altes Problem war.

Jetzt im Urlaub, ebenfalls kurz nach einer maximalen Beschleunigung, erneut Zündaussetzer. Diesmal nur auf Zylinder 4. Wieder ist die Zündkerze verölt, keine Zündung mehr möglich. Am Lack über dem Auspuffendstück sieht man auch dunkle Ablagerungen, wie von verbranntem Öl. Zuviel Öl verbraucht der Motor allerdings nicht, kann ich noch nicht genau sagen.

Hab jetzt eine neue ZK eingebaut, jetzt sollten ja wieder 1500 km möglich sein.

Gibt es bezüglich des Schadensbildes irgendwelcher Erfahrungen im Forum?

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 23. Juli 2016 um 20:12

Hmm, so zahlreich ...

Inzwischen kann ich den Ölverbrauch angeben, er dürfte bei 1 Liter auf 2500 km liegen. Was mein Kollege mit Audi A4 mit demselben Motor zu dem Thema wusste: "Die brauchen alle Öl! Nimm besser was mit."

Ich spekuliere mal:

Ventilschaftabdichtungen defekt/verschlissen/abgerutscht

Bei Verschleiß wären alle Zylinder gleichmäßig betroffen und Laufleistung zu gering.

Scheidet meiner Meinung nach aus. Lässt sich zumindest relativ einfach diagnostizieren.

Zylinderkopfdichtung undicht

Eine Undichtigkeit Ölkanal in Richtung Brennraum ist mir bisher nicht untergekommen. Da im Brennraum der höhere Druck herrscht müssten eher Verbrennungsgase in den Ölkreislauf gelangen. Ich wüsste nicht, wie man diesen Schaden verifizieren könnte.

Finde ich auch eher unlogisch.

Ölabstreifring gebrochen

Habe ich auch keine Erfahrung mit, könnte aber eventuell durch hohe Belastung/Drehzahlen durchaus passieren.

Meiner Meinung nach eine Theorie, der es nachzugehen lohnt. Diagnosemöglichkeit per Endoskopie, evtl. Druckverlusttest.

Da hab ich Angst vor - Reparatur heißt wohl Kolben ziehen. Ich weiß nicht, ob das von unten so geht.

Gebt doch mal bitte etwas Feedback - vielleicht ergibt sich ja eine Spur, der sich nachzugehen lohnt.

Gruß

Guido

Beitrag von „Neumi“ vom 24. Juli 2016 um 23:20

Moin,

ich würde als erstes mal die Kompression prüfen und darauf achten, ob dein Dicker blau qualmt.

Das nur eine Ventilschaftdichtung defekt ist, ist meiner Meinung nach unwahrscheinlich.

Gruß

Basti

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 10. August 2016 um 21:38

So, Kompressionstest habe ich heute gemacht.

Zwar nicht ganz so warm wie empfohlen, aber nicht ganz kalt.

Alle Zylinder haben 10 bar, der 3. hat 9,5 bar. Im Anbetracht der Bedingungen ist das i. O. (VW sagt zwischen 10 und 13 bar, 9 bar Verschleißgrenze und max. 3 bar Unterschied (finde ich zu viel))

Heißt für mich: Ventile und Kolben sind dicht - eher in Richtung VSD gucken.

Dazu der erste Eintrag bei erWin zum VSD-Wechsel: Bauen Sie den Motor aus. 

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 17. August 2016 um 21:51

Na gut - spricht halt keiner mit mir ...

Heute mit einem (billigen, liefert keine vernünftig aufgelösten Bilder) Endoskop mal in den Zylinder geschaut:

Kaum zu erkennen, aber Kolbenboden verkrustet und ölig, Zylinderwand mit vielen Längsriefen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 19. August 2016 um 12:34

Sofern das "graue" die Zylinderwand ist, hast du einen Kolbenreiber.....

Diese beiden rechteckigen spiegelnden Bereiche !

Da wird dir wohl ein Kolbenring oder der Ölabstreifring "durchgegangen" sein ...

Einspritzdüse schon mal überprüft ?

Und: Verbrennungsprobleme kannst du am einfachsten mit eine IR Thermometer am Krümmer diagnostizieren - wenn man rann kommt - vorausgesetzt!

Sg

Beitrag von „Napfkuchen“ vom 19. August 2016 um 12:51

Das sind sogar "richtige" Riefen, im Video kann man das etwas besser erkennen.

Ich habe schon ein großes Paket Taschentücher gekauft.

Preis für einen Teilmotor (ohne Pleuel und Kolben) bei VW - schlappe 13.500 €. Im Austausch wird es billiger, nur noch 10.800 €.

Ich sehe mich nach guten gebrauchten Motoren um ...