

Was sollte man am V10 alles wechseln wenn Motor draußen ist?

Beitrag von „Hotred“ vom 20. April 2017 um 07:57

Hallo zusammen,

Beim V10 von meinem Bruder sind die Turbo hops gegangen, lt. Werkstatt loss links wohl auch das Steuerger Probleme machen und er raucht auch links.

Leider ist der V10 genau der Supergau wie ich befürchtet hatte als ihn mein Bruder gekauft hatt, ich hatte Ihm schon vorher abgeraten:)

Aber son kleiner V10 Antriebsstrang wenn er so vor einem liegt ist ja auch was schönes:D

Er möchte jetzt die Turbo beide zu einem Reparaturdienst in Berlin einsenden dort soll das Generalüberholen cs.2-400€ kosten je Stück.

ich hab jetzt aber Bedenken wegen der Ansteuerung der Turbo, ich glaube kaum das die Firma dort was an der Elektrik macht bzw. ?

Ich hatte jetzt im Kopf das man dann unbedingt auch noch andere Sachen mitwechseln soll wie zb. Starter.

Könnt Ihr mir bitte sagen was man unbedingt mitwechseln soll weil man da sonst im eingebauten Zustand nicht rankommt?

Ich denke dabei auch an den (ich glaube) Nockenwellensensor an den man wohl sonst auch nicht rankommt. Ich glaubte auch was wg. Wasserpumpe gehört zu haben aber die Werkstatt meint nicht nötig.

Die Werkstatt hatte noch gesagt man könne noch die Ventildeckeldichtungen wechseln, ist das sinnvoll?

Also ich hab jetzt mal die Lichtmaschine am Plan und den Nockenwellensenor - könnt Ihr mir sagen ob das korrekt ist diese beiden Sachen mitzuwechseln?

Beim Nockenwellensensor kommt wohl sowieso nur ein Original Neuteil in Frage, beim Startet auch nur neu oder wenigstens generalüberholt, oder?

Theoretisch könnte es ja sein das der neue Sensor oder der neue Anlasser ein Problem hätte 😊

Vielen Dank für die Hilfe

Mfg Andy

Beitrag von „Turbobert“ vom 20. April 2017 um 08:32

Moin,

auf jeden Fall die Tandempumpe genau unter die Lupe nehmen. Wenn da mal die Dichtung durch ist kommst du im eingebauten Zustand sehr sehr sehr schlecht ran.

Die Pumpe ist mit drei Schrauben am Kopf befestigt, die Dichtung kostet beim Händler knapp über 10 €.

Kontrolliert bitte auch beide Nockenwellen nach Einlaufspuren (ist wirklich ne Krankheit). Solltet ihr diese wechseln müssen, kommt man ohne Motorausbau beim V10 wohl nicht drum rum.

Es sind die Nockenwellenradschrauben die es erschweren.

Die Ansaugbrücken könnte man auch in diesem Zuge mal von seinen inneren Ablagerungen befreien. 😊 Wie man es als Single machen kann ist auf dem Bild zu sehen. 😄 Allerdings kam da nicht alles mit raus, ich hatte sie im Anschluß noch ausgebrannt.

Beitrag von „Hotred“ vom 20. April 2017 um 09:11

Hey vielen vielen Dank für die schnelle Hilfe,

Ich werde jetzt die Turbo verpacken und nach Berlin senden - neu kommt wg. Preis nicht in Frage und gebraucht wäre verrückt. Leider gibt es die Elektrik der Turbo sowieso nicht einzeln also kann man eh nix machen.

Ich seh mir das an wg. Tandempumpe - welchen Drehzahlsensor müssen wir wechseln? Es gibt wohl einen Nockenwellensensor und einen Motordrehzahlsensor - wir müsse unbedingt alle relevanten Sachen tauschen für die der Motor raus muss.

Kühlmittelpumpe kein Thema?

Nockenwelle klingt nicht gut, wie kann ich die checken? Geht das ohne Abbau der Ventildeckel?

Danke dir, schönen Tag noch

Beitrag von „Turbobert“ vom 20. April 2017 um 09:35

Hey Andy,

Die Ventildeckel müssen zum checken auf jeden Fall runter. Du kannst verschlissene Nocken auch als "Laie" erkennen. Wenn man mit dem Finger über den höchsten Punkt streicht, dann muss es ein gleichmäßiges ansteigen und abfallen sein. Defekte Nocken haben oben drauf dann "Flächen" die man sieht und spürt.

Ich ziehe meine heute Nachmittag mal aus meiner Schrottkiste wieder raus und mache ein Foto um es zu verdeutlichen.

Sollten die Nocken eingelaufen sein, dann kommt aber noch einiges an Arbeit, Spezialwerkzeug und Kosten auf euch zu.

Als Geber an der Rückseite des Kopfes kenne ich nur den Nockenwellengeber. Allerdings habe ich jetzt in meiner kurzen Laufbahn hier im Forum noch nichts über defekte von den Dingen gelesen. Der ist nur mit einer Schraube am Kopf befestigt und lässt sich innerhalb von Minuten wechseln.

Zur Wasserpumpe kann ich keine Auskunft geben, aber ich bin der Meinung das auch dort ein Spezialwerkzeug zum ziehen benötigt wird.

Beitrag von „Hotred“ vom 20. April 2017 um 11:22

Hallo,

nochmal vielen Dank - ich komme gerade von der Werkstatt.

Wir haben jetzt besprochen das wir folgendes machen:

Ventildeckel runter und Ventildeckeldichtungen neu machen. Dabei die Nockenwellen checken.

Dichtungen der Tandempumpen neu machen.

Turbos einsenden und überholen lassen, Turbos mit neuen Dichtsätzen einbauen.

Bzgl. Starter hat er gesagt das es problematisch ist wenn ich den Starter besorge und es würde dann mit dem neuen Probleme geben weil dann ich selber das Risiko für die Arbeitskosten tragen würde. Er sagt es wäre dann sinnvoller wenn er den Starter besorgt denn dann könnte er die Kosten dann im Falle eines defektes des Starter verrechnen. Das macht Sinn meiner Meinung nach wobei natürlich der Starter dann € 550.- ohne Steuer kostet und sonst könnte ich im Ebay einen generalüberholten für 240.- inkl. bekommen 😞

Wir sind jetzt so verblieben das wir bzgl. Starter erst entscheiden sobald wir wegen den Nockenwellen Bescheid wissen. Er würde dann gerne auch noch den Kabelbaum wechseln vom Motor und ich würde gerne noch den Nockenwellensensor mitmachen. Leider kostet der Kabelbaum auch gut 500.- und der Sensor so 110.- + Starter 550.- also € 1300.- wären alleine Teile die dann nur auf Verdacht verbaut würden weil der Motor draußen ist. Ich denke das lohnt nicht wirklich und glaube das Risiko wg. Kabelbaum sollte man eingehen denn der sollte ja auch im eingebauten Zustand ohne Problem zu wechseln sein denke ich.

Ich hoffe ich erfahren heute noch was bzgl. Nockenwellen.

Danke nochmal

Beitrag von „Turbobert“ vom 20. April 2017 um 12:24

Vorsicht bei der Ventildeckeldichtung. 🙄

Die gibt es nicht einzeln zu kaufen, nur mit dem Ventildeckel zusammen! Da mach dich mal vorher schlau was die Deckel bei VW kosten. 😊

Ich habe meinen jetzt schon 5 mal abgebaut und wieder aufgesetzt, er/ sie ist immer noch dicht.

Ich gehe mal davon aus es handelt sich bei der Werkstatt nicht um einen VW-Händler. Hole dir bitte mal die Preise direkt von denen, ansonsten sende mir mal deine Fahrgestellnummer per PN zu und ich mache das. Durch Beziehungen werden mir oft 25% auf die Originalteile eingeräumt.

Welchen Kabelbaum will er genau wechseln? Wenn es die beiden sind die die PDE´s ansteuern, dann tausche sie erst wenn er wirklich kaputt ist. Dafür müßte man nur den Ventildeckel sowie den hinteren Lagerbock abbauen. 3 neue Dehnschrauben bei VW kaufen und einen anderen Kabelbaum besorgen, fertig. (pro Kopf) 😞

An allen anderen Kabelbäumen dürfte, sofern kein Marder am Werk war, nichts dran sein.

Noch ein kleiner Tipp bevor ihr die Turbos auf Reisen schickt.

Als erstes die Ventildeckel runter und schaut euch alles genau an. Bei meinem R5 Motor hatte ich die Probleme mit Startschwierigkeiten und Diesel im Öl. Diese Pumpe-Düse-Motoren haben damit sehr gerne das Probleme. Was ihr mit einer Sichtprüfung erledigen könnt bevor die Turbos weggehen seht ihr auf dem Bild. Bei meinem Kopf gab es auf Höhe des mittleren Zylinders einen feinen Riss. Er ging vom PDE-Sitz bis zu der Bohrung des Hydrostößels. Laut

Aussage des Händlers wo ich meinen überarbeiteten Kopf gekauft habe, ist dieses eine Problemstelle der 5 und 10 Zylinder TDI.

Ich will euch keine Angst machen, nur möchte ich verhindern das ihr Geld verbrennt. 😬

Beitrag von „Hotred“ vom 21. April 2017 um 06:36

Danke dir nochmal,

Ich war gestern dann nochmal bei der Werkstatt und hab mir eine Seite angesehen - die Nockenwellen sehen gut aus. Die haben sich auch die andere Seite angesehen und konnten auch keine Risse feststellen - allerdings wäre das ohne zerlegen auch schwer zu sehen (auf deinem Bild ist ja die Pde draussen)

Ich hab mich bzgl. Turbo jetzt umentschieden, mein Bruder wollte die ja einsenden zum reparieren. Mir ist da aber das Risiko zu groß das dann zb. denen ein Teil fehlen könnte was die bestellen müssen oder die Elektrik defekt ist oder was auch immer. Auch preislich wüßte man natürlich nicht wohin man kommt da die Arbeit pro Turbo 200,- kostet aber Material noch extra dann.

Da der Wagen ja die Bühne blockiert soll das schnell gehen also hab ich jetzt generalüberholte bestellt und sende die anderen dann zurück. Ich hoffe die sind dann in Ordnung, 100% Sicherheit hat man natürlich nie.

Ist das normal das die Turbo in der Lagerung so viel Spiel haben das man sie bis an die Gehäusewand bewegen kann mit den Fingern oder deutet das schon auf Lagerschaden?

Ein Problem ist noch der Anlasser, der Werksattmeister sagt er würde den nicht wechseln weil der ja läuft und oftmals viele hundert Tausend km hält. Ich hab ihm aber gesagt das es darum geht das wohl schon öfter Leute das Problem hatten das der kaputt ging und deshalb der Motor rwus musste. Deshalb wäre es meiner Meinung nach verrückt den nicht zu wechseln.

Was denkst du? Wechseln oder nicht?

Kabelstrang meint er den Hauptkabelstrang vom Motor, aber sehe da keinen Sinn wenn man den sowieso auch wechseln kann im eingebautem Zustand.

Danke



Beitrag von „Turbobert“ vom 21. April 2017 um 08:43

Moin Andy,

ich stelle dir trotzdem mal zwei Bilder ein woran man eine defekte Nockenwelle gut erkennen kann. Sei froh wenn deine keine Einlaufspuren haben, was mich allerdings positiv überrascht. Wenn die Fase an der Kante gleichmäßig zu sehen ist, dann ist die Nocke noch gut. Das Gegenteil kannst du auf dem anderen Bild erkennen. Bei mir waren es vier von zehn die verschlissen waren. Mein Motor hatte da eine Laufleistung von 215000 Km.

Mit dem Riss hast du Recht, mein PDE ist draußen. Wenn man aber weiß wo man schauen muss kann man es auch so sehen. 😊

Dem Meister in der Werkstatt gebe ich ein bißchen Recht mit dem Anlasser. So nach dem Motto "Never touch a running System" Es ist aber alleine deine Entscheidung und das Bauchgefühl was das entscheidet. Wenn du anfangen willst alles zu machen weil der Motor draußen ist, dann stelle dich auf eine Menge Arbeit ein.

Durch meine Erfahrung mit dem "halben V10" 😞 würde ich alle PDE's ziehen und die Sitze kontrollieren sowie neu abdichten. Das würde bei eurem circa 120,-€ an Material (Bosch) kosten. Die Frage ist natürlich immer, wo fängt man an und wo hört man auf.

Beitrag von „Hotred“ vom 21. April 2017 um 23:56

Danke, die Pde wurden voriges Jahr bereits neu abgedichtet.

Ich hab voriges Jahr auch die Lima getauscht, vorderes Diff wurde neu gelagert, Kardan neu, Stabigummi vorne usw.

Keine Ahnung was ich machen soll bzgl. Anlasser - aber ich denke es wäre Wahnsinn den jetzt nicht zu machen. Gibt der den Geist auf bleibt die Karre liegen und der Motor muß nochmal raus 🙄

Beitrag von „vailbeavercreek“ vom 26. April 2017 um 11:03

Wenn man dir einen Rat geben kann dann verbaue neue Turbolader und nicht diesen aufbereiteten China Scheiß!

Jeder dieser Turbolader Pfuscher meint er ist der noch Bessere. 2 Lader aufeinander abzustimmen schaffen sie dann meist dich nicht !

Dazu noch neue Krümmerdichtungen.

Der Rest ist beim V10 wohl etwas weit hergegriffen!

NW: Wenn kaputt dann ist er mit dem falschen Öl gelaufen - dann kannst sofort Öldrücke messen weil dann die Hauptlager auch durch sind !- detto die NW Verdrehungen messen --> Stirnradantrieb verschlissen, Gut wenn der Motor raus ist kann man nachsehen.

PDE: Eher selten da der V10 insgesamt ein VIEL niedrigeres Drehzahlniveau hat wie dieser hoffnungslos überforderte R5

Starter: Noch nie einen kaputten gesehen - und ich hatte genug V10 in den Händen die >300 Tkm auf der Uhr hatten

Man kann alles Tauschen nur wird man dann nicht mehr fertig. Auch wenn es die wenigsten hier hören wollen sind die meisten Defekte auf vorausgegangene Pfuscher zurückzuführen.

Die Lader sind mit einigem Aufwand auch ohne Motorausbau wechselbar.

SG

Beitrag von „Hotred“ vom 26. April 2017 um 11:12

Danke, die 'neuen' Garret Tauschturbo sind schon da und werden Freitag eingebaut. Starter kommt ein neuer bzw. Tauschteil direkt von Vw rein. Dichtungen kommen neu. Pde Dichtungen kamen schon neu vorher...