

Motor ist inkontinent

Beitrag von „micha912“ vom 21. Mai 2020 um 11:43

Moin zusammen. Hab hier n kleines Ölproblem und mir fehlt nach dem gestrigen Umtrunk mit dem Nachbarn gerade geringfügig etwas Input 🙄.

Vorgeschichte ist, das ich letzte Woche den O-Ring vom Deckel des Ölfiltergehäuses gewechselt habe, weil das Gehäuse immer voll Öl war, das sich natürlich dann seinen Weg nach unten gesucht und sich auf der Einfahrt verewigt hat. Hab allerdings nicht kontrolliert, ob es auch der richtige Ring war, sondern den genommen, der gerade zur Hand war. Danach bin ich zur Unterbodenwäsche gefahren, was einen Feuerwehreinsatz zur Folge hatte, die ja einfach nur der Ölspur folgen musste - der Ring war zu dünn und ich hatte damit alles verschlimmbessert 😞 Also am Montag passenden Ring beim 😊 geholt und vorhin war ich dann mal zur Motorwäsche in dem Glauben, das, was jetzt noch tropft, hat sich einfach oben im V gesammelt und muss da jetzt raus. Hab auch die Plastikteile unter Motor und Getriebe entfernt und jetzt sollte eigentlich der Feiertag beginnen. Pustekuchen. Auf dem Ölkühler sieht man Ölspritzer und vorn zwischen Motor und Kühler ist auch alles voll - siehe Foto. Warte gerade darauf, das die Endoskop-Kamera fertig geladen ist und dann werd ich mir das Elend mal anschauen. Meine Frage: Gibts bekannte Schwachstellen, auf die ich mich konzentrieren sollte? 🤔 Kann ja schlecht anfangen, da oben jetzt alles wegzubauen, da ich die Kiste ja nochmal laufen lassen will. Anbei mal 2 Fotos, auf dem 2. sind die beiden Stellen mal markiert.

Ansonsten allen einen schönen Feiertag 👍

Beitrag von „micha912“ vom 22. Mai 2020 um 08:42

Kleines Update: Ich bin keinen Schritt weiter 😞 Lediglich das Ölfiltergehäuse hab ich demontiert, da dort auch schon mal mit Flächendichtmittel :cursing: gearbeitet wurde statt den total ausgehärteten O-Ring zu erneuern. Wäre gern noch tiefer vorgedrungen, aber da ist ja soviel wegzubauen und das alles nur auf Verdacht? Dann hoffe ich erstmal, das es vom Ölfilter kam. Da ich eh schon schwarze Hände hatte, hab ich mal AGR-Ventil und die DK links demontiert - ohne Worte 😞 Schaut auf die Fotos.

[20200521_153612_autoscaled.jpg](#)[20200521_155039_autoscaled.jpg](#)

Die Ansaugbrücke sieht ähnlich aus. Werde ich rechts auch noch machen und mal reinigen. Neue Dichtungen für Gehäuse, AGR und DK sind bestellt, kommen leider erst Montag. Also hab ich Zeit, mir Gedanken zu machen, wie ich das Öl aus dem "V" bekomme.

Beitrag von „Todi“ vom 25. Mai 2020 um 13:18

[Zitat von micha912](#)

[...]Also hab ich Zeit, mir Gedanken zu machen, wie ich das Öl aus dem "V" bekomme.

Servus Micha,

einmal ordentlich mit Druckluft ran... dann ist das Öl woanders.. 😜

Nein, jetzt ernsthaft... für solche „Absaugarbeiten“ haben sich Pipetten als äußerst hilfreiches Hilfsmittel erwiesen. Bekommt man in allen möglichen Größen bei den üblichen Verdächtigen. Falls die Länge nicht ausreicht, nutze ich normalen PVC Schlauch (Aquariumzubehör) als Verlängerung/flexible Spitze.

Gruß

Todi

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 25. Mai 2020 um 15:22

Servus,

macht es Sinn, abgesehen von der Tatsache es wäre Öl im Ansaugtrakt, das AGR Ventil und die ansaugbrücke in regelmäßigen Abständen zu reinigen? Oder sieht der ganze Krempel nach 500km genauso aus und die Funktionalität wird dadurch nicht im geringsten eingeschränkt?

Gruß

Igor

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 25. Mai 2020 um 15:24

Interessant wäre auch ob jemand schon feststellen konnte ob Premium Diesel diesen Verschmutzungsprozess gemindert, bzw. verlangsamt hat oder ob das keinerlei Einfluss darauf hat.

Beitrag von „micha912“ vom 25. Mai 2020 um 17:03

Ich hab beide AGR Ventile und die DK's ausgebaut und gereinigt, auch die Ventilsitze. Zusätzlich hab ich mir noch AGR Reinigerspray geholt, das ich anwenden werde, wenn alles wieder zusammengebaut ist, weil ich keinen Nerv habe, die Ansaugbrücken (soll es angeblich auch reinigen) jetzt auch noch wegzubauen.

BTW: Auch wenn ich mich jetzt als DAU (Dummer Anfänger User) oute, bin ich gerade beim Stöbern in Erwin drüber gestolpert, das ich ja auch einen Additivbehälter habe 🤔 Sagt mir das KFZ auch irgendwann - und vor allem wie - das das Zeug verbraucht ist? Und kann man das selbst auffüllen? Die Teilenummer hab ich.

Danke euch...

Beitrag von „micha912“ vom 25. Mai 2020 um 17:06

[Zitat von IGOR_V10](#)

Servus,

macht es Sinn, abgesehen von der Tatsache es wäre Öl im Ansaugtrakt, das AGR Ventil und die ansaugbrücke in regelmäßigen Abständen zu reinigen? Oder sieht der ganze Krempel nach 500km genauso aus und die Funktionalität wird dadurch nicht im geringsten eingeschränkt?

Gruß

Igor

Ich hab die ABGAS WERKSTATT Meldung, werde auch noch eine Regenerierung des DPF durchlaufen lassen und hoffe in der Summe, der Fehler ist dann weg. Kurioserweise auch Glühkerze 1-5 im Fehlerspeicher, hab sie alle gemessen und bis auf eine haben alle die gewünschten 1 Ohm 🤔

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 26. Mai 2020 um 08:31

Mit dem AGR Reinigerspray meinst Du sowas wie den Ansaug-System-Reiniger von liqui moly oder? Bin am überlegen ob ich das auch mal mache bevor es zu irgendwelchen Meldungen kommt.

Könnte es sein das sich die 1-5 Meldung lediglich auf die Zylinderbank bezieht? Vielleicht verschwinden alle anderen automatisch nach dem Tausch der Glühkerze die nicht die 1 Ohm hat. Ist jetzt auch nur eine Mutmaßung eines newbies.

Gruss

Igor

Beitrag von „Todi“ vom 26. Mai 2020 um 10:43

[Zitat von micha912](#)

[...]BTW: Auch wenn ich mich jetzt als DAU (Dummer Anfänger User) oute, bin ich gerade beim Stöbern in Erwin drüber gestolpert, das ich ja auch einen Additivbehälter habe 🤔 Sagt mir das KFZ auch irgendwann - und vor allem wie - das das Zeug verbraucht ist? Und kann man das selbst auffüllen? Die Teilenummer hab ich.[...]

Servus Micha,

keine Sorge... als DAU bezeichnen wir hier niemanden, der eine berechtigte Frage in vernünftiger Form stellt 😊

Das mit dem Satacen 25 - Additivbehälter ist so eine Sache. Es handelt sich dabei um ein Additiv für den DPF, das normalerweise im Rahmen der Wartungsintervalle durch die Werkstatt aufgefüllt wird (wenn ich es richtig im Gedächtnis habe: alle 60 TKM). Da aber nicht alle V10 TDI

mit DPF diesen Additivbehälter verbaut haben wird es auch von Werkstätten schon mal gerne vergessen.

Eine Meldung im KI bei verbrauchtem Additiv/leerem Tank bekommst du definitiv **nicht immer** über den BC/das KI - die in Erwin beschriebene Meldung bei 0,3 Liter Restmenge funktioniert nicht zuverlässig. Eine Fehlermeldung wie Störung Motor/Abgas in Verbindung mit blinkender Glühwendel kann allerdings durch fehlendes Additiv ausgelöst werden, da die Regeneration des DPF dann nicht mehr einwandfrei funktioniert. Ein Autoscan mit VCDS sollte aber eine Fehlermeldung (Additivbehälter leer) enthalten.

Satacen 25 setzt als Additiv die Verbrennungstemperatur von Ruß herab, damit dieser im DPF während der Regeneration besser "abbrennen" kann - bei fehlendem Additiv funktioniert das entsprechend nicht mehr was im Laufe der Zeit zu einem zugesetzten DPF und entsprechender Fehlermeldung führt.

Falls bei dir das Additiv leer ist, solltest du dringend nachfüllen, auch wenn der Preis fast mit Gold vergleichbar ist - die Alternative wären 2 neue DPF mit entsprechenden Einbaukosten falls du das dauerhaft ignorierst 😊

Hast du VCDS um deine Fehlermeldungen auszulesen? Falls nein, findest du vielleicht hier Hilfe:

[Übersicht VCDS User / VAG-Com User / OBD-II](#)

Gruß

Todi

Beitrag von „micha912“ vom 26. Mai 2020 um 23:42

Servus Todi, das ist mal ne gute Erklärung. Hab mich auch schon etwas zum Thema belesen - zumindest im Erwin verstehe ich es so, das es nur die BLE Motoren haben, also auch meiner. Ist eben Mist, wenn man keine Unterlagen zum Fahrzeug bekommt und sich das alles erst - teils zu horrenden Preisen - zusammensuchen muss. Ich mag lieber die klassische Papierform 😞 Ich hab vom Tag der Abholung an die Meldung ABGAS WERKSTATT ziemlich zeitnah nach dem Start und schließe mal darauf, das der Behälter leer ist und so wie die Tanktülle aussieht, da auch schon ewig keiner mehr was nachgefüllt hat. Ja, VCDS ist an Bord. Im Scan beim Händler vor Ort und auch in der Zwischenzeit ist mir in Richtung Additiv keine Fehlermeldung untergekommen. Da ich durch diverse Reparaturen den Speicher jetzt eh voll hab, werde ich in den nächsten Tagen mal alles löschen und sehen, was dann noch drin bleibt. Wrde mir das Satacen trotzdem mal besorgen und hoffe, das noch nicht alles zu spät ist.

BTW, um beim eigentlichen Thema zu bleiben, hab ich den Burschen heut mal nach Austausch diverser O-Ringe an DK, AGR Ventil und Filtergehäuse gestartet und zumindest bis jetzt schaut noch alles gut aus. Natürlich tropft hier und da aus irgendeinem Träger noch was nach. Schien tatsächlich der ausgehärtete O-Ring am Fuß vom Ölfiltergehäuse gewesen zu sein. Leider sind durch die 2 Fahrten mit undichtem Ölfilterdeckel die Filzschalen /Dämmung von Ölwanne und Block dermaßen voll mit Öl, das ich zumindest die von der Ölwanne entfernen musste. Es bleibt spannend, aber NOCH macht es Laune 😊

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 27. Mai 2020 um 10:20

Hallo Micha,

BLE war der MKB von den VFL Modellen die ab Werk einen DPF hatten, richtig? Also müsste meiner (11/2006) den Behälter für das Additiv ja auch haben. Wo befindet sich dieser Behälter genau?

Gruß

Igor

Beitrag von „coala“ vom 27. Mai 2020 um 10:29

Servus Igor,

ja richtig, so sollte es sein. Der Behälter, bzw. die Einfüllöffnung würde sich dann unterhalb des Ladebodens im Kofferraum befinden.

Grüße

Robert

Beitrag von „micha912“ vom 27. Mai 2020 um 22:03

[Zitat von coala](#)

Servus Igor,

ja richtig, so sollte es sein. Der Behälter, bzw. die Einfüllöffnung würde sich dann unterhalb des Ladebodens im Kofferraum befinden.

Grüße

Robert

Hallo Robert, das kann ich bei mir nicht bestätigen. Hier muss man die Gummitülle um den Tankanschluss abziehen und zur linken Seite legen, dahinter befinden sich rechts die beiden Stützen, der untere ist der Belüftungsschlauch, der obere zum absaugen und befüllen - sagt Erwin.

Beitrag von „coala“ vom 27. Mai 2020 um 22:13

[Zitat von micha912](#)

Hallo Robert, das kann ich bei mir nicht bestätigen. Hier muss man die Gummitülle um den Tankanschluss abziehen [...] sagt Erwin.

Servus,

"mein" erWin sagt beim MKB von Igors Fahrzeug eben, dass der Einfüllstutzen in der Reserveradmulde sitzt. (Es sind - je nach Baustand - zwei Varianten möglich.) Ob es nun bei Igors Fahrzeug stimmt oder nicht, das würde ein Blick dorthin verraten...

Grüße

Robert

Beitrag von „micha912“ vom 28. Mai 2020 um 05:59

Oh sorry, Robert. Hab da was durcheinander geschmissen, wenn´s auch nur der Form halber ist. Ich beziehe meine Infos aus ElsaWin, nicht aus erWin.

Gruß

Micha

Beitrag von „juma“ vom 28. Mai 2020 um 06:24

Servus Micha,

[Zitat von micha912](#)

Oh sorry, Robert. Hab da was durcheinander geschmissen, wenn´s auch nur der Form halber ist. Ich beziehe meine Infos aus ElsaWin, nicht aus erWin.

Gruß

Micha

mach doch mal ein Foto von deiner abgezogenen Gummitülle um den Tankeinfüllstutzen.

Dann wissen wir, ob Erwin oder Elsa gewonnen hat 😎

Beitrag von „coala“ vom 28. Mai 2020 um 08:05

Servus Uli,

Satacen wird, wie von Micha geschrieben, über die Zugänge neben dem Tankeinfüllstutzen nachgefüllt / abgesaugt, AdBlue jedoch - ähnlich wie beim 7P FL - über eine Nachfüllöffnung unterhalb des Ladebodens. Ist abhängig vom Fahrzeug, ob "Blue TD" (mit SCR) oder nicht, ob das benötigt wird. Im Falle von AdBlue-Mangel gibt es rechtzeitig eine Warnung im Kombiinstrument, bezüglich noch vorhandener Restreichweite.

Beide Additive dürfen auf keinen Fall verwechselt werden.

Grüße

Robert

Beitrag von „micha912“ vom 28. Mai 2020 um 12:55

[Zitat von juma](#)

Servus Micha,

mach doch mal ein Foto von deiner abgezogenen Gummitülle um den Tankeinfüllstutzen.

Dann wissen wir, ob Erwin oder Elsa gewonnen hat 😎

Reiche ich nachher mal nach.....

Beitrag von „micha912“ vom 29. Mai 2020 um 00:53

[20200528_165046_autoscaled.jpg](#)

Bitteschön 😊

Beitrag von „coala“ vom 29. Mai 2020 um 12:18

[Zitat von juma](#)

Servus Micha,

mach doch mal ein Foto von deiner abgezogenen Gummitülle um den Tankeinfüllstutzen.

Dann wissen wir, ob Erwin oder Elsa gewonnen hat 😎

[Zitat von micha912](#)

[20200528_165046_autoscaled.jpg](#)

Bitteschön 😊

Servus Uli,

nur zur Sicherheit vor Verwechslung: "Gewonnen" hat hier erWin noch ElsaWin, denn wie schon angemerkt gibt es zwei Versionen. Satacen, oben wie im Bild gezeigt, AdBlue via Nachfüllöffnung unterm Ladeboden.

Wir hatten hier früher ja schon Kandidaten, die eben das jeweils falsche Additiv nachfüllen wollten, daher hier noch mal explizit auf diese Differenzierung hingewiesen.

Grüße

Robert

Beitrag von „IGOR_V10“ vom 29. Mai 2020 um 12:33

Servus Robert,

gab es adblue schon bei der ersten T Generation mit V10? Ich bin relativ unerfahren mit Dieseln. Adblue verknüpfe ich eher mit neueren Autos (Euro5/Euro6).

Gruß

Igor

Beitrag von „coala“ vom 29. Mai 2020 um 13:30

Servus Igor,

beim V10 TDI setzte der Verbau des DPF erst ab 11/2004 ein. AdBlue zusätzlich hingegen benötigen *nur* Fahrzeug mit zusätzlichem SCR-Katalysator, also "Blue TDI". Das sind beim Touareg in aller Regel Fahrzeuge für den kanadischen und nordamerikanischen Markt. (Ein Blick unter den Ladeboden würde dir sofort Klarheit verschaffen, wenn du nicht weißt, welche

Ausführung dein Fahrzeug ist...)

Grüße

Robert

Beitrag von „micha912“ vom 30. Mai 2020 um 00:31

Kurzes Update zum Befüllen des Additiv-Behälters: Also Plug & Play war das nicht - zumindest bei mir. Da ich nun keinen Zugriff auf das STG habe, um den Füllstand des Behälters auszulesen, hab ich mir erstmal nur 1 Liter besorgt. JLM DPF Refill Fluid. 1 Liter = 46,90€ (wurde mir wiederholt auf der Suche nach der Satacen 25 Teilenummer angezeigt). Das ganze Schlauchwerk gemäß Anleitung vorbereitet, Anschlüsse gemäß ElsaWin geöffnet, alles angeschlossen und dann..... warten. Die braune Flüssigkeit lief ziemlich träge, nach etwa 1/5 Flascheninhalt war Schluss. Da half auch kein drücken an der Flasche. Also an den Entlüftungsanschluss eine Vakuumpumpe - berufsbedingt vorhanden - angeschlossen und den Rest der Flasche reingezogen. Ob mir da nun ein Bedienfehler unterlaufen ist oder ob das generell nur so funktioniert - i don't know. 🤔 VW verwendet da wohl eine Befüllvorrichtung VAS 6277/2, die mit Druckluft funktioniert. Was mir beim Lösen der Kappe vom Entlüftungsschlauch (vor dem Beginn des Füllens) aufgefallen ist - es hat kurz gezischt - für mich klang es nicht, als wäre da Druck auf dem System, eher das sich da ein Unterdruck gebildet hatte. Nächstes WE hab ich 550 km BAB vor mir, mal sehen, ob die Abgas-Meldung dann irgendwann verschwindet oder ob es schon zu spät ist /war.

[20200529_180602_autoscaled.jpg](#)[20200529_180612_autoscaled.jpg](#)
[20200529_180623_autoscaled.jpg](#)

Beitrag von „micha912“ vom 1. Juni 2020 um 10:22

Moin moin,

nach einem chaotischen Rennwochenende wieder im Lande und weiter geht's....

Die kurze Freude, das am Samstag morgen beim Losfahren die Motorleuchte und die ABGAS WERKSTATT Meldung verschwunden waren und ich dachte "hat es zum Glück doch etwas gebracht, das Additiv nachzufüllen, wieder ein Mangel abgehakt", hat nur 1 Tag vorgehalten.

Gestern abend beim Starten war zumindest die Motorleuchte wieder an. Da ich heut eh noch ein paar Fehler bei diversen Arbeiten (Bremse entlüften, Fahrwerk kalibrieren etc.) produzieren werde, schau ich mir den Fehlerspeicher erst heut abend an.

Noch eine kurze Info zu SATACEN 25, falls noch nicht bekannt: Hab mich am WE mit nem Bekannten aus Helmstedt unterhalten, der bei VW in WOB gelernt und gearbeitet hat und jetzt in irgendeiner Entwicklungsabteilung sitzt. Er meinte, das Zeug sei mit Vorsicht zu genießen, sie mussten damals beim Arbeiten mit dem Zeug Vollschutz tragen, weil es wohl die Erbmasse beeinflussen kann. Ok, aus dem Alter bin ich raus, noch Erbmasse zu verteilen....

Bei dem Zeug, das ich nachgefüllt hab, ist das Kleingedruckte so klein, das es trotz Brille schlecht zu lesen war, also hab ich es bei Schutzbrille, Atemschutzmaske und Handschuhen belassen.

Beitrag von „micha912“ vom 15. Juli 2020 um 20:11

Hallo zusammen!

...und wenn ihr gedacht habt, hier kommt nix mehr - Pustekuchen! 😞

Hatte seit dem letzten Ölverlust über den Ölfilterdeckel jetzt ne ganze Weile Ruhe, am 5.6. wurde ja in der Werkstatt nochmal ein kompletter Ölwechsel inklusive Filter und O-Ring im Deckel gemacht, seither bin ich knapp 2500 km gefahren. Vor ein paar Tagen hatte ich wieder kleine Ölflecken auf der frisch gereinigten Einfahrt. Hab mich dann vorhin mal aufgerafft (irgendwann geht auch die Motivation flöten), nachzuschauen - wieder der Deckel vom Ölfiltergehäuse. Auf dem Foto gut zu erkennen, wobei ich da schon den Deckel nachgezogen und alles abgesprüht hatte, um ihn nochmal laufen zu lassen. Da fehlt mir jetzt wieder der Input. Druck auf dem Kurbelgehäuse hab ich keinen, ich kann den Deckel vom Öleinfüllstutzen lose auflegen und er fängt nicht an, rumzutanzten. Ich scheue mich noch davor, da jetzt irgendein Dichtmittel zusätzlich reinzuschmieren - es muss ja nen Grund für sowas geben. Habt ihr noch ne plausible Idee?

[20200715_194127\[1\]_autoscaled.jpg](#)

Micha

Beitrag von „micha912“ vom 17. Juli 2020 um 06:21

Moin moin....

Man mag mir jetzt Murks unterstellen, aber nach einem erneuten Kassensturz und keiner Aussicht auf ein baldiges Ende der Investitionen (siehe weiter unten) hab ich mich gestern an das Ölproblem gewagt und nach Sichtprüfung der betroffenen Bauteile den Deckel schlichtweg mit neuem O-Ring und Motorendichtmasse wieder eingebaut. Erfreulicher Aspekt: Trotz 300.000 km noch kein übermäßiger Druckaufbau im Kurbelgehäuse und auch das Öl "roch" nach den 3000 km seit letztem Wechsel noch relativ frisch - wenn ihr versteht, was ich meine.

Dafür gab es einen neuen AHA-Effekt, als ich wegen eines heruntergefallenen Werkzeugs meinen Kadaver unters Auto schieben musste:

- - über zugesetzte DPF's muss ich mir keine Gedanken mehr machen, die sind nämlich leereräumt worden. Aber so lausig wieder verschweiß, das der letzte TÜV-Prüfer wohl mit Sonnenbrille unterm Auto gestanden haben muss,

Ich weiß nicht, ob es Standard ist, aber ab den Pseudo-DPF's hab ich bis zum Nachschalldämpfer durchgängig (ich meine OHNE Zwischenstücke oder Schellen) 76er (oder noch größer) Edelstahl-Zwischenrohre. Da ich nun schon mal da unten lag, hab ich mir mal ein Bild vom Rest gemacht: Das berühmte Lager der Kardanwelle konnte ich noch nicht lokalisieren, Schalt- und Verteilergetriebe absolut trocken, Hardyscheiben scheinbar schonmal erneuert, Faltenbälge der Gelenkwellen i.O. Hintern Getriebe hab ich im "Tunnel" ein T-Stück mit Schlauchtüllen gesehen (Fotos folgen), das ich noch nicht zuordnen kann, aber dazu später.

Euch allen ´nen schönen Tag

Micha

Beitrag von „pe7e“ vom 17. Juli 2020 um 07:26

Hi,

Dichtmasse hat am Ölfiltergehäusedeckel absolut nichts verloren. Diese Undichtigkeit kann nur von einem defekten oder falsch eingesetzten O-Ring kommen. Ich würde mir einen neuen Ring (gibts zu ziemlich jedem Filter dazu) besorgen und die Nut um Deckel gründlich reinigen. Außerdem die Sauberkeit und Unversehrtheit der Dichtfläche im Ölfiltergehäuse prüfen. Einbauen (etwas mehr als handfest) und gut. Alles andere ist MURX! Da arbeitest du sonst nur auf dem Niveau weiter wie der Vorgänger. Scheint ja allgemein eine üble Vorgeschichte zu haben...

P.S.1: Wenn nur die DPFs entfernt sind, dann sind Fehlermeldungen vorprogrammiert. Diese müssen "ordentlich" ausprogrammiert werden. Sollte das geschehen sein, dann ist das auch mittels VCDS nachvollziehbar.

P.S.2: Das KaWeMiLa ist unübersehbar an der KaWe... Genauso unübersehbar wie die Räder an den Seiten oder die Scheinwerfer an der Front 😊 Kann nicht nachvollziehen das du ein VTG, das Getriebe und die Hardyscheibe siehst, das KaWeMiLa aber nicht 🤔

P.S.3: Hinterm Getriebe ist meines erachtens nur noch etwas Leitung vom Tank zu sehen. Möglich das dort ein T Stück mit "Schlauchschellen" ist. Wenn ich michtr recht entsinne ist es eine schwarze und eine blaue Leitung...

Gruß

Pete

Beitrag von „micha912“ vom 17. Juli 2020 um 14:40

Hallo Pete, über die Vorgeschichte des Autos schweigen wir mal lieber - ich mag ihn trotzdem (noch), wusste ja, das bei einem ausgeschriebenen Bastelfahrzeug einiges auf mich zukommt. Das da an den Ölfilterdeckel keine Dichtmasse gehört, erklärt sich von selbst. Da es aber innerhalb von 2 Monaten nun der 3. (gestern auch) neue O-Ring ist und es nicht nur an einer Stelle, sondern rundum rausdrückt, hab ich auch momentan keine Lust, mich weiter damit zu beschäftigen, es stehen noch wichtigere Sachen an. Ringnut und Gehäuse wurden jedes Mal peinlichst gereinigt, der Deckel oder das Gehäuse haben keinen Riss, auch keine Beschädigungen und der Deckel wurde immer mit den angegebenen Anzugswerten festgezogen. Vor 2 Jahren hatte hier der User Markymark17 das gleiche Problem, hab ihm mal geschrieben, scheint aber schon ewig nicht mehr hier gewesen zu sein.

Was das T-Stück angeht, mach ich nachher mal ein Bild, es sind allerdings keine Schläuche angeschlossen.

Gruß Micha

Beitrag von „pe7e“ vom 17. Juli 2020 um 22:32

Hi Micha,

Wenn das alles sauber ist und kein Riss das ist, dann dichtet das auch sicher ab. Außer der Ring sitzt an der falschen Stelle... Der muss in der breitesten Nut sitzen

Gruß