

Heute Steuerkettenschaden am 3.0TDI BKS Motor, benötige Hilfe !

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 22. Januar 2025 um 20:32

Hallo, mir ist heute beim losfahren auf einem Parkplatz wohl die Steuerkette gerissen,

Motor 3.0 TDI BKS 224PS Modell.

Erst hat alles blockiert so das kein drehen des Anlasser mehr möglich war,

dann mehrere mal versucht und auf einmal hat er wieder gedreht,

Motor hört sich auch noch nach Kompression beim starten, macht aber nichts mehr.

Jedes mal beim beenden des Startvorgangs, hat man so ein leichtes klingeln gehört was sich anhört wie eine Kette

die gegen ein Alugehäuse schlägt.

Jetzt meine Fragen, ist der Motor ansich noch ok und ist nur eine der Ketten gerissen und wozu genau sind die 4 Ketten alle zuständig ?

Was muss ich beachten wenn ich selbst die Ketten neu mache, sollte besser das Getriebe raus oder Motor ausbauen, für den Steuerkettenwechsel ?

Habe gesehen es gibt von Febi Steuerkettensätze, bis und am Motor Nummer, sowie mit und ohne Gleitschienen, wieso das ?

Beitrag von „moeterxl“ vom 24. Januar 2025 um 08:54

Da wird dir hier niemand helfen können - Thema viel zu komplex.

Das ist wie: "Mir tut der Bauch weh, was kann das sein und wie helfe ich mir selbst".

Da muss jemand an den Motor ran und erstmal eine Analyse machen, bevor eine Aussage getroffen werden kann, was der Fehler ist, was defekt ist und ob überhaupt und welche Teile gekauft werden müssen oder was zu tun ist.

Das klingt aber generell nicht sehr gut und wird kein Spaziergang...

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 28. Januar 2025 um 18:34

Der Kettentrieb ist gerissen, das hört man ja und Kompression ist noch vorhanden,

ich möchte halt wissen wozu die einzelnen Ketten da sind und ob ich besser Motor oder Getriebe ausbauen,

für den kpl. Kettentrieb zu wechseln.

Beitrag von „Pascal96“ vom 29. Januar 2025 um 10:44

Moin,

ich würde dir an dieser Stelle empfehlen, das du dir bei Erwin

[Volkswagen AG erWin Online](#)

einmal den "Reparaturleitfaden - Touareg 2003 - 6-Zyl. Dieselmotor (3,0 l-Motor, Common Rail) Ausgabe 2012" so wie das "SSP 350" herunter lädst. In dem SSP 350 sind der Aufbau und die Funktionsweise des Motors sehr gut erklärt und auch mit Bildern verdeutlicht. Das Reparaturhandbuch erklärt dann genau und Schritt für Schritt wie der Kettenwechsel zu erfolgen hat.

Mein Tipp in diesem Fall, Motor und Getriebe mit der Vorderachse nach unten raus und dann Motor und Getriebe trennen.

Da ich nicht weiß, wie weitreichend deine Schrauber Kenntnisse sind empfehle ich auf jeden Fall nicht ohne genaues Studium dieser Dokumente anzufangen. Das ganze ist handwerklich nicht unmöglich aber eher aus der Kategorie "Meister" als "Azubi". Bitte nicht falsch verstehen aber Vorsicht ist in diesem Fall besser als Nachsicht.

Gruß

Pascal

Beitrag von „moeterxl“ vom 29. Januar 2025 um 11:07

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/28982-heute-steuerkettenschaden-am-3-0tdi-bks-motor-ben%C3%B6tigte-hilfe/>

Ich möchte zu Pascal`s Beitrag, dem ich voll und ganz zustimme, noch zu bedenken geben, dass auch weitere Schäden am Motor durch evtl. verstellte Steuerzeiten möglich sind. Nur weil er nach Kompression klingt, heißt das nicht, dass hier alles i.O. ist. Deshalb habe ich auch geschrieben, der Motor muss komplett analysiert werden. Was ist passiert, was ist beschädigt und welche Auswirkungen gibt es auf andere Bauteile.

Wenn Du dich dazu entscheidest, den Motor auszubauen, denke auch gleich an die anderen, bekannten Schwachstellen des Motors. Mir fällt da so pauschal ein: Glühkerzen, Tumbleklappen, Ruß im Einlasskanal, Lader prüfen. Habe den Motor selbst nicht, sondern den EA188. Gibt aber sicher genug weitere Infos zu den Schwachstellen im Netz. Suche mal nach "EA896 + Probleme" Das würde ich dann alles in einem Aufwasch machen, wenn man schon mal dran ist und im ausgebauten Zustand auch mal ran kommt, ohne immer alles wegbauen zu müssen.

Nur mal so am Rande: Ich kenne Werkstätten und Schrauber, die sagen: Steuerketten am V6TDI? Machen wir nicht, gehe bitte woanders hin. Nur so als Hinweis auf Schrauberkenntnisse "Meister" erforderlich...

Gruß - Kay

Beitrag von „Pascal96“ vom 29. Januar 2025 um 11:31

Moin Kay,

danke für deinen Nachtrag

[Zitat von moeterxl](#)

Ich möchte zu Pascal`s Beitrag, dem ich voll und ganz zustimme, noch zu bedenken geben, dass auch weitere Schäden am Motor durch evtl. verstellte Steuerzeiten möglich sind. Nur weil er nach Kompression klingt, heißt das nicht, dass hier alles i.O. ist. Deshalb habe ich auch geschrieben, der Motor muss komplett analysiert werden. Was ist passiert, was ist beschädigt und welche Auswirkungen gibt es auf andere Bauteile.

das ist mir grade tatsächlich durchgegangen beim schreiben.

Bei einem Kettenriss ist hier auf jeden Fall mit weiterführenden Schäden am Motor zu rechnen. Mein Beitrag #4 befasst sich nur mit der Frage nach der Machbarkeit des Kettenwechsels und nicht mit der weiteren Vorgehensweise nach dem erfolgten Ausbau auf Grund eines

Kettenschadens.

Gruß Pascal

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 29. Januar 2025 um 22:59

Das gute ist das es beim losfahren passiert ist ganz langsam, er klingt nach Kompression, vorher werde ich die Kompression aber noch messen, ob alles ok ist, wenn nein hat es sich so oder so erledigt.

Ich habe jetzt mit einem Schrauber aus dem Osten gesprochen, er sagt er hat das schonmal gemacht am gleichen Wagen, er würde es in ca. 6 Stunden schaffen den kpl. Kettenwechsel und baut dafür nur das Automatikgetriebe aus, was sagt ihr dazu, selbst wenn es 2 Stunden mehr sein sollten , wäre das doch sehr schnell oder ?

Kettensätze gibt es kpl. aus China für 180.- Euro, aber diese werde ich bestimmt nicht verbauen, sondern dachte an Febi.

Beitrag von „GüntherK“ vom 30. Januar 2025 um 07:47

Wenn eine der Ketten gerissen ist, kannst Du davon ausgehen, das einige Ventile und Kolben Kontakt hatten.

Daher kannst Du das Vorhaben nur die Ketten zu tauschen, aus meiner Sicht nach vergessen.

Da ist ziemlich sicher noch mehr zu reparieren. Dazu muss der Motor raus, Köpfe runter, dann weist Du mehr.

Oder noch besser, mit einem Endoskop in die Brennräume schauen ob Einschlagspuren der Ventile an den Kolben zu sehen sind.

Beitrag von „donadi“ vom 30. Januar 2025 um 11:28

Der FEBI Kettensatz ist übrigens unwesentlich günstiger als der Originale. In Anbetracht des Arbeitsumfangs und der Tatsache, dass man sowas im Motorleben nicht nocheinmal machen möchte, würde ich zum originalen Satz greifen.

[Steuerkette Set Reparatursatz Original Audi VW 2.7/3.0 TDI V6 Steuerkettenwechsel | ahw-shop - VW AUDI Original Ersatzteile und Zubehör](#)

Beitrag von „moeterxl“ vom 30. Januar 2025 um 12:04

Den vorherigen Beiträgen muss ich zustimmen - die Meinung dazu ist einhellig. Bis jetzt gibt es keine Analyse und Du schaust in die Glaskugel. Ob Du die Kompression wirklich zuverlässig messen kannst, wage ich zu bezweifeln. Du weißt nicht, wie die Nockenwellen stehen und welche Kette hinüber ist. Generell weißt Du bis jetzt überhaupt nichts, bis auf ein Rasseln im Kettentrieb. Das ist ziemlich wenig, wenn man schon mal mit reparieren anfangen will und teuer Teile kauft.

Meine Meinung:

1. Brennräume und Ventile inspizieren (über Injektorschacht)
2. Druckverlusttest bei jedem Brennraum bei gesichert geschlossenen Ventilen (drehen der NW schwierig bei gerissener Kette)

-> Wenn hier ein Schaden ist - Kopf runter mit allen Folgen oder sein lassen.

3. Kettentrieb öffnen, inspizieren instandsetzen

Aber nun zu Deinen Fragen:

Wie ich schon geschrieben habe, gibt es Spezi's, die das im eingebauten Zustand auch machen.

Die Mehrzeit ist OK - das Aggregat ein- und ausbauen dauert schon länger.

Zu den ganzen Fernost- Bauteilen habe ich schon einige Erfahrung und eine eindeutige Meinung:

Du sparst 20% beim Kauf und machst in 2 Jahren das Ganze nochmal, weil das Zeugs nach der Gewährleistung hinüber ist.

Ich hab da inzwischen eine lange Liste von defekten Bauteilen. Ich teile die Infos mit Bekannten und es werden immer wieder die gleichen Fehler gemacht.

Leute, kauft nur Bauteile von deutschen / europäischen **Herstellern** in Erstausrüsterqualität!

Die ganzen Marken, die sich in den Portalen und bei den Händlern tummeln, verkaufen die Fernost- Qualität.

Ein Blick auf deren Webseite offenbart, ob es ein Hersteller oder Händler ist.

Kettensätze, Spanner, Nockenwellenversteller, Lager kauft man von INA - ist ein Erstausrüster im VW- Konzern.

Gruß - Kay

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 30. Januar 2025 um 16:49

Wozu sind denn genau die 4 Ketten da, wenn die Hauptkette ganz ist, müssten doch die Ventile auch alle ok sein ?

Beitrag von „moeterxl“ vom 30. Januar 2025 um 17:05

Hier ein Bild vom Wunderwerk der Technik:

*** edit coala: Bitte Copyright beachten und keine urheberrechtlich geschützten Inhalte posten ***

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 30. Januar 2025 um 17:20

Leider kein Bild zu sehen 😞

Egal welche von den 4 Kette defekt ist, haben immer die Ventile aufgesetzt ?

Beitrag von „coala“ vom 30. Januar 2025 um 18:10

[Zitat von Deutsches Automobil](#)

Leider kein Bild zu sehen 😞 [...]

Gelesen?

[Zitat von moeterxl](#)

[...] *** edit coala: Bitte Copyright beachten und keine urheberrechtlich geschützten Inhalte posten ***

Grüße

Robert

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 30. Januar 2025 um 18:17

Also egal welche Kette gerissen ist, die Ventile sind Teilweise krumm, lt. den Aussagen ?

Beitrag von „Linx“ vom 30. Januar 2025 um 18:23

Hallo DA,

Je nachdem, welche der 4 Ketten gerissen ist, gibt es, bezogen auf die Ventile, folgende Möglichkeiten:

- Alle Ventile sind möglicherweise beschädigt
- Nur die Ventile von Bank 1 sind beschädigt
- Nur die Ventile von Bank 2 sind beschädigt
- Keine Ventile beschädigt (jedoch wird die Ölpumpe nicht mehr angetrieben)

Ich will dir nicht zu nahe treten, aber man merkt anhand deiner Fragen, dass du diese Reparatur nicht selbst in die Hand nehmen solltest. Zudem bekommst du hier von meinen Vorrednern hochwertige Antworten - aber die wertvollen Hinweise darin, z. B. in Bezug auf erWin und Selbststudienprogramme, scheinen dich nicht zu interessieren.

Gruß Andreas

Beitrag von „moeterxl“ vom 30. Januar 2025 um 18:32

Sorry, coala, für das Bild - Urheberrecht - da war was...

Also ich bin raus - es wurde schon Alles gesagt. Das führt zu nichts...

Gruß - Kay

Beitrag von „Deutsches Automobil“ vom 30. Januar 2025 um 18:34

Doch erWin hätte ich mir schon angeschaut, aber wenn ihr sagt das zu 100% der Ventiltrieb beschädigt ist, brauch ich nach nichts mehr zu gucken, weil es sich dann erledigt hat, beim der Kette für Ölpumpe, müsste er ja noch laufen und bei den anderen 3 Ketten, ist zu 100% der Ventiltrieb defekt, auch wenn es nur eine Bank ist. Dann geht der morgen direkt zum Schrott und fertig.

Beitrag von „coala“ vom 30. Januar 2025 um 19:07

[Zitat von moeterxl](#)

Sorry, coala, für das Bild - Urheberrecht - da war was... [...]

Servus Kay,

kein Ding, so was kann mal passieren 😊.

Schönen Abend und Grüße

Robert

Beitrag von „Hollowman“ vom 30. Januar 2025 um 19:22

[Zitat von Deutsches Automobil](#)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/28982-heute-steuerkettenschaden-am-3-0tdi-bks-motor-ben%C3%B6tige-hilfe/>

Doch erWin hätte ich mir schon angeschaut, aber wenn ihr sagt das zu 100% der Ventiltrieb beschädigt ist, brauch ich nach nichts mehr zu gucken, weil es sich dann erledigt hat, beim der Kette für Ölpumpe, müsste er ja noch laufen und bei den anderen 3 Ketten, ist zu 100% der Ventiltrieb defekt, auch wenn es nur eine Bank ist. Dann geht der morgen direkt zum Schrott und fertig.

Hau mal paar Infos zum Auto raus, ich zahl mehr als Schrottwert inkl Abholung und du musst dich um nichts kümmern 😊