

Auswertung der Reklamationen in Q1

Wie in der TN2018-003 angekündigt, besprechen wir mit unseren Ausgaben TN2018-004, TN2018-005, TN2018-006, TN2018-007 und TN2018-008 die TOP Ursachen für Wiederholungsausfälle in der Reihenfolge Top1 - 5 noch mal im Detail.

Top 2: Ölversorgung mangelhaft

Direkt hinter dem Thema Diesel-Partikel-Filter folgt bei den Zweitausfällen die „mangelhafte Ölversorgung“ auf Platz 2 der Rangliste. Die Ursachen hierfür können sehr vielschichtig sein und sind auch unter Betrachtung des ausgefallenen Turboladers nicht immer einfach zuzuordnen.

Eine Möglichkeit wäre natürlich, alten Turbolader zu demontieren und sich anhand der detaillierten Schadensbetrachtung einen Überblick zu verschaffen, aber dem sprechen im Wesentlichen 2 Punkte entgegen:

- dürfte dem weit überwiegenden Anteil der Betrachter die notwendige Zeit und auch Erfahrung fehlen
- verliert der schadhafte Turbo damit seine „Alteil-Rückgabe-Eigenschaft“

In diesem Zusammenhang möchten wir schon mal auf unsere TurboNews TN2018-009 hinweisen, bei der wir über das Thema [TPS light ***](#) berichten!

Übrigens: wenn sich bei Ihrem originalen Turbolader (kein Nachbau) die Wellenmutter gelöst hat, dann können sie sich das Demontieren sparen, denn hier liegt definitiv ein Ölproblem vor. Die Erklärung hierzu finden sie [HIER!](#)

diese Schritte sind unverzichtbar

Jedem Turbo den wir liefern liegen unsere [Einbauempfehlungen](#) bei, in denen die Mindestanforderungen bei einem Turbowechsel notiert sind. Hieraus wollen wir kurz noch einmal die wichtigsten Punkte in Bezug zum Thema „mangelhafte Ölversorgung“ auflisten:

- Lesen Sie stets vor dem Einbau das, was Ihr Lieferant dem neuen Turbo beilegt. Es könnte z. B. der Hinweis sein, dass die betroffene Anwendung oft mit Ölpumpenproblemen (z.B. Bereich Ausgleichwellenmodul) auffällig ist.
- Verzichten Sie nie auf den vorgeschriebenen Öl- und Ölfilter Wechsel (ggf. mehrfach notwendig).
- Nehmen Sie in jedem Fall die Ölwanne ab und beseitigen Sie hierin alles, was dort nicht hingehört. Ersetzen sie hierbei nötigenfalls das Hauptölsieb (Ölansaugrohr).
- Ersetzen Sie in jedem Fall die Ölzulaufleitung (liegt unseren 166er PROFI KITs im Standard bei) und prüfen Sie stets die Ölrücklaufleitung auf Blockaden/Verunreinigungen (zu reinigen, ggf. auch zu ersetzen)
- Verwenden Sie im Umfeld des Turbos NIE und NIEMALS flüssige Dichtmittel.
- Befüllen Sie den Turbo vor dem Anschluss der Zulaufleitung über die Öleinlassbohrung mit sauberem Motoröl
- „Starten“ Sie den Motor erst ca. 30 sec. ohne Zündung. Erst hiernach mit Zündung durchstarten und weitere 30 sec. im Leerlauf betreiben.

Wer diese Punkte beachtet ist schon einen guten Schritt in die richtige Richtung gegangen, einen weiteren unnötigen Ausfall vorzubeugen.

In den nächsten TurboNews-Ausgaben werden wir das Top 3 Thema behandeln: „Überdreheschäden durch Öl im Ladeluftkühler“. Bis dahin nochmal das Wichtigste in diesem Zusammenhang: **Bauen Sie NIE einen neuen Turbo ein, wenn Sie nicht wissen wieso der alte Turbo kaputt gegangen ist. Ein Turbo ist kein Verschleißteil!**

Risikofreier Turbo-Tausch
... im Reklamationsfall liefern wir einen **kostenlosen Ersatz, selbst bei Einbaufehler!**

proturbo
concept
by Schlütter Turbolader GmbH