

THEMA: HOHE FEHLERQUOTE BEIM TURBOLADER 753420-5005S

Nach der Auslieferung des o.g. Turboladers stellten wir eine hohe Fehler- bzw. Reklamationsrate fest. Aus diesem Grund senden wir beiliegende Information an alle Kunden, die diesen Artikel bei uns beziehen.

ACHTUNG: Bitte lesen Sie diese Information genau, bevor Sie diesen Turbolader verkaufen!

Der PSA 1,6 HDi, DV6TED4 ist ein hochentwickelter Dieselmotor mit viel Leistung und geringer Emission, er wird in vielen Fahrzeugen verbaut; Citroen, Ford, Mazda, Mini, Peugeot und Volvo.

Es wird erwartet, dass der Motor kraftvoll und sauber bei hohen Temperaturen arbeitet, hierfür bedarf es bester Schmiermittel. Der Bestzustand dieser Schmiermittel muss erhalten werden. Um das sicherstellen zu können, verbaute PSA einen Leitungs-Ölfiler und einen notwendigen Ölkühler in diese Motoren. Es gibt jedoch Nachteile; Berichten zufolge wurde der Motor mit einem Öl-Level unter dem Normalstand betätigt, wodurch möglicherweise ein hoher Gehalt an Kohle im Öl gebildet wurde und der Leitungs-Ölfiler, Ölkühler und Haupt-Ölfiler verstopfte. Dies führt schließlich zum vorzeitigen Defekt des Turboladers und der Vacuumpumpe.

Wegen der hohen Drehzahlen (230.000 Umdrehungen/Minute) gibt der Turbolader normalerweise als erstes Anzeichen eines Defekts, dies kann bereits ab 30.000 KM aufwärts passieren, wenn die Ölstände nicht korrekt sind und die regelmäßigen Ölwechsel nicht vorgenommen werden.

Erfahrungen zeigen, dass die Kohlebildung im Öl, besonders in diesem Zusammenhang, sehr schwer zu entfernen ist.

Um die Weiterbildung zu unterbinden, müssen folgende Punkte, zzgl. der Einbauanleitung des Turboladers, beachtet werden:

- **ÖLDRUCKLEITUNG & HOHLBOLZEN MÜSSEN GEWECHSELT WERDEN**
- **ÖLPUMPE SOLLTE DEMONTIERT UND GEHECKT WERDEN**
- **ÖLWANNE MUSS DEMONTIERT WERDEN UND DAS ÖLSIEB (PICK-UP) SOLL GEREINIGT BZW. AUSGETAUSCHT WERDEN**
- **ÖLKÜHLER UND -FILTER SOLLTEN DEMONTIERT UND GEREINIGT WERDEN**
- **ÖL AUS LADELUFTKÜHLER ABLASSEN UND GRÜNDLICH REINIGEN**
- **ALLE EIN- UND AUSLASSSCHLÄUCHE PRÜFEN UND REINIGEN**
- **WENN ÖL IM VORFELD, DURCH DEN DEFEKTEN TURBOLADER ODER MOTOR, BIS IN DEN VERGASER GELECKT HAT, MUSS DIE AUSPUFFANLAGE AUF VERSTOPFUNGEN GEPRÜFT WERDEN (KATALYSATOR, DIESELPARTIKELFILTER USW.)**
- **BREMSVAKUUMPUMPE DEMONTIEREN UND AUF ABLAGERUNGEN PRÜFEN, WENN NÖTIG, REINIGEN**
- **NEUE ÖLFILTER EINBAUEN UND NEUES ÖL EINLASSEN**
- **DICHTUNGEN DER EINSPRITZDÜSEN AUF VERBRENNUNGEN PRÜFEN UND AUSTAUSCHEN, FALLS DIES NOTWENDIG IST**
- **DER ÖLFLUSS MUSS GEPRÜFT WERDEN**
 - **TURBOLADER MONTIEREN OHNE DAS ÖLRÜCKLAUFROHR**
 - **STATTDESSEN EIN LÄNGERES ÖLRÜCKLAUFROHR INSTALLIEREN UND IN EIN GEEIGNETES GEFÄS MÜNDEN LASSEN**
 - **MOTOR STARTEN UND IM LEERLAUF 60 SEKUNDEN LAUFEN LASSEN, DANN DEN MOTOR ABSTELLEN**

- **DIE MENGE DES ÖLS IM BEHÄLTER BESTIMMEN (ES SOLLTEN SICH MINDESTENS 0,3L ÖL IM BEHÄLTER BEFINDEN)**
 - **TEST 2-3 MAL WIEDERHOLEN, UM SICHERZUSTELLEN, DASS DER ÖLFLUSS KORREKT FUNKTIONIERT**
 - **WÄHREND DES TESTS DEN MOTOR NICHT MIT ÖL UNTER DEM MINDEST LEVEL LAUFEN LASSEN**
- **NACH 20 – 30 KM FAHRT DES FAHRZEUGES FILTER NOCHMALS WECHSELN**

Rückmeldungen zeigen, dass nach der Durchführung o.g. Punkte nicht alle Ablagerungen beseitigt werden können und es kann zu Fehlern und Defekten kommen, obwohl der Turbolader nicht defekt war. Für diese Turbolader wird keine Garantie anerkannt, da die Ursache für den Defekt in äußeren Einflüssen liegt.