

Motor

Einbau eines Nachbau-Turbokompressors in einen 300TDT

Nachdem ich feststellen musste das der Turbokompressor meines neuen Autowagens seinen Dienst nicht versah, schaute ich mich im Internet nach den Preisen eines Neuen um.

Auf Hinweis eines Forumskollegen vom VdH fand ich einen Nachbau-Turbolader auf Ebay in den USA für 210€ inklusive Porto plus 71€ französische Zollgebühren.

Ich hab versucht den Turbolader selbst bei in der Tiefgarage zu wechseln, scheiterte aber kläglich und sagte mir dann, dass ich lieber 2 Monate warten werde und die Hilfe der Nordlichter in ihrer Halle in Hassmoor bei Kiel in Anspruch nehmen werde.

Im Norden angekommen, stellte sich heraus, dass Hauke und Christian sowieso etwas Zeit in der Halle verbringen wollten, da Christian seinen Stricher TÜV-fertig machen wollte.

Eines Morgens habe ich dann Hauke und Christian abgeholt und nach einem Stop zum Kaffee holen sind wir in die Halle gefahren. Während sich Christian und Hauke um den Motorblock des Strichers bemüht haben, sah ich mir den Turbolader meines 300TDT genauer an.

Motor

Dafür musste der Luftfilter, sowie die Halterung des Ölfilters abgebaut werden, aber das ging ohne Probleme. Der Halter ist mit 3 Schrauben befestigt 2 von oben und 1 unten in der Mitte an Motorblock. Zum entfernen der Halterung muss man die obere Ölleitung am Turbolader lösen damit man den Halter unter der Leitung herausziehen kann. Als nächstes habe ich die beiden Schellen am Wellrohr entfernt, es ist besser das hintere Teil mit einer Zange gegen zuhalten damit man die Schelle nicht abreißt. Danach habe ich die 2 Muttern und die Schraube des Halters des Auspuffrohres am Motorblock entfernt (Diese hatte ich durch die schlechtere Beleuchtung in der TG in Paris nicht richtig gesehen, dadurch musste ich den 1. Versuch aufgeben) . Der Turbolader selbst ist mit 4 Muttern am Motorblock befestigt, am besten kann man diese mit einem 17er Ringratschenschlüssel lösen, an die Hintere unten kommt man nur von unten heran, also muss man den Wagen vorne aufbocken. Dann kann man den Turbolader herausheben.

Als nächstes mussten die Teile die von alten Turbolader an den Neuen angebaut werden mussten abgenommen werden.

Motor

Dieses waren das Anschlussstück zum Wellrohr, sowie die Blindplatte zum Regulierraum der Druckdose und der Anschlusswinkel des Schlauches zur Druckdose. An der Blindplatte war eine Dichtung, am Anschlussstück zum Wellrohr nicht, auf die Verbindungen habe ich Kupferpaste zum abdichten sehr dünn aufgetragen. Der Anschlusswinkel war der Schuss in den Ofen des Tages, da der Winkel des alten Turbolader ein 10mm Feingewinde hatte und der Neue ein 8mm Feingewinde brauchte, also erstmal mit einer Schraube abgedichtet! Als nächstes mussten die 6 Schrauben am Rotorgehäuse gelöst werden sowie die Halterung der Druckdose entfernt werden um den Turbolader an den Motorblock anzupassen. Der Halter der Druckdose wurde provisorisch am Rotorgehäuse befestigt und der Turbolader eingebaut, ebenso der Luftfilter.

Am nächsten Tag habe ich eine kleine Irrfahrt zu einigen Spezialfirmen in Kiel unternommen und mir die Teile Besorgt, von denen ich annahm, dass sie für die Inbetriebnahme des Turbolader wichtig sind.

Diese Teile waren ein 8mm Emetrowinkel aus dem Propangasbereich mit Schlauchanschluss, sowie dem entsprechenden 4mm Schlauch, aus Nirosta eine 6mm Gewindestange, 3 Gewindemuffen einige Unterlegscheiben und Muttern. Mit diesen Teilen konnte die Druckleitung angeschlossen und der Versatz der Druckdose zum Druckregler ausgeglichen werden.

Motor

Die Probefahrt danach hat einen wirklichen unterschied gezeigt, 125 PS haben doch mehr Power wie 88 PS ;-))

Eindeutige ID: #1320

Verfasser: rkl-ihap

Letzte Änderung: 2013-05-23 09:15