

01/2023  
PKW/Transporter

## Hitzerisse an der Abgasklappe im Turbinengehäuse

<b>Fahrzeughersteller</b>	Opel, Chevrolet
<b>Motoren</b>	A14NEL, B14NEL, A14NET, B14NET
<b>ab 07/2012</b>	CVRA, CVRB, CVRC
<b>Hersteller Turbo</b>	Garrett
	781504-0001 -2,-4, -5, -6, -7, -10, -11
	781504-5001S, -2, -4, -5, -6, -7, -11, -14
<b>Unsere Artikelnummer</b>	128989

### Schadensbild

Riss im Turbinengehäuse im Bereich der Bypassklappe

### Ursache

Die Ursache ist eine thermische Überlastung. Sie wird durch das Aufstauen der Abgase vor dem Katalysator hervorgerufen. Der eingeschränkte Abgasdurchsatz hat wiederum die Ursache meist in einer verstopften Motorentlüftung, die dann höhere Öleinträge in den Ansaugluftstrom zur Folge hat. Die Ölrückstände verbrennen zu groben Ruß, der sich dann durch niedrige Motordrehzahlen an der Stirnseite des Kats ablagert und den Durchsatz behindert. Leider wird der Abgasgegendruck nicht überwacht.

### Abhilfe

- Kurbelgehäusedruck mit unserem Diagnosetool messen. Dieser darf 5 mbar nicht überschreiten.
- Abgasgegendruck direkt am Katalysatoreingang messen. Bei den meisten Fahrzeugen ist es notwendig, eine Messbohrung zu setzen. Am besten eignet sich eine Schweißnaht vor dem Kat, weil die Schweißnähte dicker als die Wandstärke sind und so mehr Halt zur Verfügung steht. Bohren Sie ein 4mm Loch und schneiden sie ein M5 Gewinde hinein. Als Fühler eignet sich ein Stück Bremsleitung auf das ebenfalls ein M5 Gewinde geschlitten wird. Der Abgasgegendruck darf unter allen Lastbedingungen 0,3 bar nicht überschreiten (Probefahrt). Bohrung im Anschluss mit einer Schraube M5 x 16 mit Kupferring wieder verschließen. Alternativ kann der Turbo 853215-5003S (131654) mit hoch-festen Turbinengehäuse für Gasanwendungen verwendet werden.



Turbo in der Gesamtansicht



Turbinenausgang mit Bypassklappe



Riss am Bypass im Detail

