

1

2

3

Hoher Ölverbrauch beim TFSI

- 1 Verkorkter Ölabbstreifring, Drainagebohrungen nicht sichtbar
- 2 Ölabbstreifring mit freigekehrten Bohrungen
- 3 Verkorkungen auf dem Kolbenboden*

Audis verkorkte Kolben

TFSI-Motoren, die literweise Öl fressen: Verschweigt Audi einen schwerwiegenden Konstruktionsfehler?

BIS ZU ZWEIFEINHALB Liter Öl auf 1000 Kilometer – einige Fahrer von Audi-Modellen mit 1.8- und 2.0-TFSI-Motoren (EA888, 2008 bis Mitte 2011) füllen Öl fast so häufig ein wie Benzin. Inzwischen machen die Ölfresser-TFSI, die auch bei anderen VW-Marken zum Einsatz kamen, den größten Anteil der Audi-Fälle im AUTO BILD-Kummerkasten aus. Seit Bekanntwerden der Probleme (AUTO BILD 11/2015) sind rund 80 neue Fälle hinzugekommen. Die Verbrauchsangaben schwanken zwischen 0,7 und 2,5 Liter auf 1000 Kilometer bei Laufleistungen von 50 000 bis 110 000 Kilometern.

„Ich kann keinen Grund erkennen, der es erforderlich macht, Ihnen derartige Details aus dem Servicebereich zu beschaffen.“

Udo Rügheimer, Audi AG, Leiter Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

2015 erklärte Audi, der „in Einzelfällen“ erhöhte Ölverbrauch sei auch auf „ungünstige Toleranzen bei der Bauteile-Serienfertigung“ zurückzuführen. Mit „eingegengten Fertigungstoleranzen am Kolben und an den Kolbenringen“ habe man das aber in den Griff bekommen. Nur damit? Oder lag gar ein Konstruktionsfehler am Ölabbstreifring vor, den Audi nachträg-

lich beheben wollte? Einige Indizien sprechen für Letzteres.

Dieser Ring zieht das für die Schmierung von Kolben und Zylinderwand nötige Öl ab und leitet es durch Bohrungen (rechts unten) im Ring über das Kolbeninnere in die Ölwanne ab. Ist dieser Abtransport nicht vollständig, bleibt Öl im Brennraum und sorgt für Verkorkungen, die sich auch auf dem Kolbenboden und in den Bohrungen des Ölabbstreifrings absetzen können. Die Folge: Der Abtransport wird immer schlechter, die Verkorkungen nehmen immer schneller zu. Entsprechend steigt auch der Ölverbrauch erst langsam und dann immer schneller. Genau so beschreiben auch die meisten Betroffenen den Verlauf.

„Diese kleinen Bohrungen sind bei den von uns geprüften Ringen meist vollkommen zugesetzt“, sagt auch Reinhard Scheuerlein aus Ansbach (Bayern). Dem Motoreninstandsetzer fiel die erhöhte Zahl defekter EA888-Kolben schon vor drei Jahren auf. Und dass Audi zwischenzeitlich sowohl die Höhe als auch die Bohrungen vergrößerte (rechts). Doch nicht genug, so Scheuerlein. Sein Reparatursatz hat darum einen drei Millimeter hohen Ring mit effektiverem Wellenmuster. 300 seiner Sätze habe er in den vergangenen drei Jahren verkauft, sagt Scheuerlein. Bislang ohne Reklamationen. Weil seine Lösung, anders als eine Reparatur nach Audi-Vorgaben, ohne neue Pleuel auskommt, spare der



SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?
AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
E-Mail: redaktion@autobild.de
Stichwort: **Ölverbrauch TFSI**

Kunde zudem noch bis zu 1000 Euro der gut 5000 Euro teuren Reparatur.

Audi äußert sich auf Nachfrage weder zur Größe der Bohrungen noch zu den Gründen für die Verbreiterung des Ölabbstreifrings. Man wolle „derartige Details aus dem Servicebereich“ nicht offenlegen, erklärt ein Firmensprecher. Eine Ohrfeige für alle hierzulande Betroffenen – die Kunden zweiter Klasse sind: In den USA hat Audi 2014 zugestimmt, 129 000 Autos kostenlos nachzubessern sowie die Garantie auf bis zu acht Jahre zu verlängern.

Roland Kontry

HIER LIEGT DAS PROBLEM: ÖLABSTREIFRINGE IM VERGLEICH

Das Original ab Werk



Höhe 1,5 Millimeter, Bohrungen 0,3 Millimeter

Reparaturlösung von Audi



Höhe 2 Millimeter, größere, ovale Bohrungen

Reparaturlösung vom Instandsetzer



Höhe 3 Millimeter, Wellenring, große Öffnungen

* Kolben aus einem EA888 2.0