11 800 Motorschäden im VW Bulli T5 Wie verhindere ich den Motortod?

Kulanzzusage zurückgezogen: Im März 2019 bleibt der T5 von Oliver Sieck mit Motorschaden liegen. VW sagt zunächst 50 Prozent Kostenübernahme zu, macht dann einen Rückzieher. Das Auto steht seit vier Monaten in der WerkstattFoto: Ralf Timm

Artikel von: ROLAND KONTNY veröffentlicht am 15.07.2019 - 08:32 Uhr

Den T5 von Oliver Sieck erwischte es nach 135 000 Kilometern, auf der Rückfahrt aus dem Urlaub im März 2019. Motor-Notprogramm, rechts ran, Abschleppwagen. Der Ölstand ist unter Minimum, obwohl Sieck erst 250 Kilometer zuvor aufgefüllt hatte.

Spätere Diagnose: Motorschaden. Ein Diesel-Exitus bei dieser Laufleistung? Sieck ist irritiert. Auch den herbeigerufenen Gelben Engel macht das stutzig – allerdings ganz anders, als zu erwarten. „Er war überrascht, dass es noch der erste Motor war. Er sagte, im Schnitt hielten die nur 60 000 bis 90 000 Kilometer“, erinnert sich Sieck.

Das Aggregat mit dem Code CFCA ist ein doppelt aufgeladener Zweiliterdiesel mit 180 PS. 140 000 davon hat VW zwischen September 2009 und Mai 2015 weltweit verkauft. Auf Nachfrage bestätigt VW dessen Anfälligkeit: Allein dem Hersteller seien 11 800 Motorschäden bekannt, 6300 davon in Deutschland.

ACHTUNG: Erstes deutliches Symptom ist ein stark erhöhter Ölverbrauch. Grund für die hohe Schadensquote von unglaublichen 8,4 Prozent ist in aller Regel der Kühler in der Abgasrückführung (AGR-Kühler), der über kurz oder lang den Motor zerstört.

März 2019: Der T5 von Oliver Sieck wird abgeschlepptFoto: Internet

Laut VW bewirken nicht näher beschriebene „gewisse Einsatzbedingungen und Fahrweisen“ die Korrosion der Rippen des Kühlers durch Abgaskondensat. Das entstehende Aluminiumoxid löst sich und gelangt als Partikel über die Abgasrückführung in die Brennräume. Dort verschleißen sie die Zylinderlaufbahnen und Kolbenringe, was den hohen Ölverbrauch hervorruft. „Diese Partikel sind wie Schmirgelpapier“, sagt Richard Wild von Wild Motoren in Unterpleichfeld (Bayern).

Umgehend den fehlerhaften AGR-Kühler austauschen

Allein in seinem Betrieb hat er nach eigenen Angaben bereits 30 dieser Motoren instand gesetzt. Die Laufflächen der Zylinder würden dabei beschädigt, ebenso die Kolben und der obere Kolbenring: „Irgendwann bekommt der obere Kolbenring Axialspiel und wirkt dann wie eine Pumpe, die immer mehr Öl in den Brennraum drückt“, sagt Wild. Sein Tipp an alle CFCA-Fahrer, die noch keinen erhöhten Ölverbrauch feststellen können: umgehender Tausch des AGR-Kühlers gegen die aktuelle Version „D“.

Ist der Ölverbrauch erst mal da, hilft nur noch ein Motortausch. Das alles erfährt auch Sieck. Aber weder rechtzeitig noch von VW. Sondern zu spät und aus dem Internet. Einschlägige Foren behandeln das Thema seit Jahren, ein Beitrag von 2015 hat inzwischen über 500 Seiten und fast eine Million Aufrufe. 350 Betroffene berichten darin von Schäden.

„Das ist eines der umfangreichsten und meistgeklickten Themen überhaupt“, so Marcus Müller, Moderator des Forums tx-board.de. Viele meldeten sich nur an, um sich über dieses Problem zu informieren.

Einfach Schrott: ein von Abgasen zerstörter AGR-Kühler aus einem VW T5 2.0 BiTDI (132 kW) Foto: Dieter Rebmann

Das war mal Aluminium: korrodierte KühlrippenFoto: Dieter Rebmann

Im Herbst 2015 identifiziert VW den falsch konstruierten AGR-Kühler als Fehlerquelle und mustert ihn aus. Für Kundenbeschwerden gibt es die interne Werkstattanweisung, im VW-Sprech TPI (Technische Produktinformation), mit der Nummer 2039830. Sie behandelt explizit CFCA-Motoren mit erhöhtem Ölverbrauch – und sieht nach einer genormten Ölverbrauchsmessung den Tausch von Motor, Dieselpartikelfilter, Katalysator und Lambdasonde vor.

Ein massiver Eingriff, der etwa 7000 bis 9000 Euro kostet. Hohe Kosten, auf denen VW seine Kunden in vielen Fällen allerdings teilweise oder ganz sitzen lässt – obwohl die Fahrzeuge einst mit eingebauter Fehlerquelle ausgeliefert wurden.
Laut VW gibt es zwar eine „weitreichende Kulanzregelung“. Wie die aussieht, sagt das Unternehmen aber nicht. Zudem werde „in Abhängigkeit vom konkreten Vorgang“ geprüft. Was das heißt, wird nicht erklärt.

Verbesserter Kühler ab 2015: Mit Version „D“ hat VW das Problem Ende 2015 gelöst. Ältere Versionen sind eine tickende ZeitbombeFoto: Dieter Rebmann

Das Schlimmste aber: Statt auf die Kunden zuzugehen, wartet VW darauf, dass sich der Kunde rührt. Das tat Kim Harder aus Kiel. Sein T5 hat wegen Motorschäden nach je 80 000 Kilometern inzwischen den dritten Motor. Beim jüngsten wollte VW nur die Hälfte der Materialkosten übernehmen. Harder: „Ein Unding! So ein Motor muss klaglos 300 000 Kilometer halten.“ Erst als er AUTO BILD einschaltet, übernimmt VW alle Kosten.

Wie VW als Europas führender Automobilkonzern hier mit seiner Verantwortung umgeht, erschüttert mich.
VW sagt auch Sieck zunächst 50 Prozent Beteiligung zu. Weil aber die Ölverbrauchsmessung im motorschonenden Notprogramm abläuft, ist der Verbrauch nicht hoch genug – und VW reduziert von 50 auf 30 Prozent. Seit März steht Siecks Multivan in der Werkstatt. Ihn ärgert längst nicht mehr nur der Schaden: „Wie VW als Europas führender Automobilkonzern hier mit seiner Verantwortung umgeht, erschüttert mich.“ Derzeit wartet er – mal wieder – auf eine Antwort von VW.

Erst der Kummerkasten hilft: Im T5 von Kim Harder arbeitet nach 160 000 Kilometern bereits der dritte Motor. Erst als er den AUTO BILD-Kummerkasten einschaltet, zahlt VW den Schaden komplettFoto: Internet

Das sagt VW

„Der erhöhte Ölverbrauch entsteht nur unter gewissen Einsatzbedingungen und Fahrweisen. Der präventive Tausch des AGR-Moduls für alle 140 000 Fahrzeuge ist daher nicht sinnvoll. Liegt die Vermutung eines erhöhten Ölverbrauchs vor, empfehlen wir, Kontakt mit dem zuständigen VW-Nutzfahrzeuge-Autohaus aufzunehmen, da eine Ölverbrauchsmessfahrt notwendig ist. Für das beschriebene Schadensbild haben wir eine weitreichende Kulanzregelung in Abhängigkeit vom konkreten Vorgang, der im Einzelfall geprüft wird. Es sind keine anderen Motortypen betroffen, da nur dieser Motor mit einem AGR-Kühler aus Aluminium ausgestattet ist.“

Fazit

Bulli-Fahrer sind VW-Fans. Sie haben sehr viel Geld für ihr Vielzweckmobil ausgegeben. Warum geht VW nicht aktiv auf seine enttäuschten Kunden zu und tauscht schnell alle nötigen Teile? Stattdessen wartet man ab, bis die Autos nicht mehr fahren – und redet sich dann mit einer undurchsichtigen Kulanzregelung das eigene Handeln schön.

Ein Artikel aus der AUTO BILD Heft 28/2019Foto: AUTO BILD