

Diesel im Motoröl R5 TDI DPF

Beitrag von „centman04“ vom 12. März 2008 um 21:53

Guten Abend, 😊

ich ergänze..., viel zu lesen, aber es lohnt sich::D

Im folgenden zitiere ich gemischt einige Aussagen und gesammelten Empfehlungen aus dem T5-Board. Aufgrund des Umfangs konnte ich die verschiedenen Autoren nicht einzeln kennzeichnen:

Ein kleiner chronologischer Abriß:

Produktversprechen Longlife gekauft: Erwartungshaltung 15-30tkm bis zum Wechsel

Erleben: vielfach max. 15.xxx und "quälende" Fragen an die

Vielfach wurde, Du kannst es hier ja nachlesen, das Intervall einfach zurückgesetzt, ohne einen Ölwechsel vorzunehmen, mit der Erklärung: "Falsch programmiert ab Werk".

Das begann aber bereits ab Sommer 2006 und die Nachfragen kamen offensichtlich von vielen Kunden (ob mit oder ohne Forenhintergrund), Tendenz steigend mit zunehmender Anzahl von entsprechenden Laufleistungen der Fz..

Im Sommer 2007 wurde von VW ein "update" hinterhergeschoben, was den Wunsch des Kunden nach mehr Laufleistung seines teuer bezahlten (Ölqualität!) LL-Intervalls befriedigen sollte.

Das kurze Intervall (mind 15.001km) ist nicht kurz genug, wenn man Ölanalysen kürzerer Wegstrecken betrachtet.

VW selber sagt jedoch: "Die 15.0001 km werden auf jeden Fall erreicht", und so ist es auch "Zwangs-**Service-in-3000km**-Meldungsunterdrückend-programmiert:

0-12.000km Laufzeit bis Meldung **ohne** Berücksichtigung der sensorischen Qualität

12.0001- max. 30.000km Laufzeit Meldung unter Berücksichtigung der sensorischen Qualität (die u.U. bereits beim ersten Kilometer feststellt, daß das Öl längst überfällig ist & bimmelt).

Tja.....

Es war die in dem Zusammenhang immer wieder zu beobachtende "Ölvermehrung", die uns

hier auf die Idee brachten, sich das mal ursächlich zu überlegen.
So wurde die Idee der Ölanalysen "geboren".

Es war "Pech" für VW, daß die Ölanalysen (siehe Tabelle) auffällig häufig bereits weit vor den "garantierten" 15.000km einen Zustand des Öles beschrieben, der sowohl bedenklich, als auch zum sofortigen Wechsel auffordert.

Hier wird der Kunde also irrtümlich in dem Glauben & der Sicherheit gelassen, daß mit dem Öl alles in Ordnung sei.

Daß sich ein möglicherweise Laufzeitverlängerndes Update in diesem Zusammenhang eher als schädlich, denn nützlich erweist, ist eine Erkenntnis.

Erste Anzeichen sprechen aber davon, daß es kaum zu nennenswerten Verlängerungen gekommen ist (aber das Datenmaterial ist dahingehend noch schwach).

Die andere (weitreichendere) Erkenntnis ist die, daß der Kunde mit einem derartigen Risiko eines, über längere Strecken gefahrenen, unzureichenden Öles im Motor insgesamt die Motorlebensdauer, aufgrund überproportionalen Verschleißes, auf's Spiel setzt.

Und hier bleiben eben 'ne Menge Fragen an VW offen, wie sie diese tickende Zeitbombe, die in der Konstruktion des Werks-DPF und in dem Produktversprechen "Longlife-Intervall" liegt, entschärfen wollen.

Die aktuelle Situation ist B7 (7% Biodiesel im Diesel), die meisten Analysen stammen aber noch aus überwiegenden Laufleistungen, die durch Betankungen unter den "alten" B5 Bedingungen bis 31.12.2007 stammen (Wo hat der Autor die 5,75% her.... im Gesetz steht doch was von 7% ???)

Bereits jetzt sind die angenommenen "Nichteinflüsse" konterkariert.

Das Problem, und genau da wird nicht exakt drauf eingegangen, ist das Zusammenspiel mit der konstruktiven Lösung des VW-Werks-DPF und dem dadurch stattfindenden Kraftstoff(Gesamtdiesel)eintrag.

Dieses führt dazu, daß die "schlechte" Situation in vielen Motoren quasi einer Betankung mit B10-B20 entspricht. Die Prüfungen müssen nicht mehr stattfinden: wir haben geprüft- siehe Analyseübersicht

Ein Beispiel:

Hallo Leute!

Bin wieder aus dem Urlaub zurück. Und auch die Analyse ist in der Zwischenzeit eingetroffen.

Ich war ja auf einiges vorbereitet, aber DAS übertrifft meine schlimmsten vorstellungen. (s.u.).

Wer zu faul ist, die PDF-Anlage zu öffnen:

14,11% Diesel

6,62% Biodiesel

Metallwaren-Landen gratis oben drauf!

Gefahrenre km mit diesem Öl: 14.180! (21 % Diesel im Öl = 1,53 Liter)

Frage an den Freundlichen: Welche Auswirkungen hat es , wenn ich freiwillig 1,5 Liter Diesel in den Motorkippe ???

Beim folgenden Service wurde dem Kunden ohne Nachfrage seinerseits geantwortet:« wir können und werden nicht mehr für Sie tun. Ich kann gerne auch mit dem Vorgesetzten sprechen, dort werde ich auch keine andere Auskunft erhalten«.

Multiple Choice Standardantworten an den Kunden:

- (1) Da sind uns keine Probleme bekannt . Das habe ich noch nie gehört.
- (2) Updates gibt es nicht !
- (3) Das ist ein bedauerlicher Einzelfall ! Sie sind damit aber der erste, ehrlich!
- (4) Das ist Stand der TECHNIK !
- (5) Andere Autos Ihres Modells haben so etwas nicht!

Wir erinnern uns: In der Betriebsanleitung steht, daß das Fz. gänzlich zum Betrieb mit Biodiesel **NICHT** freigegeben ist.

Was das "bisschen" Biodiesel ZUSÄTZLICH zum bereits vorhandenen Diesel im Motoröl anrichtet kann man ja bequem in der EXCEL Tabelle nachlesen.

Insofern übertrage ich die 6% Biodiesel für uns als 6% GESAMT-Dieselanteil als Auslöser eines notwendigen Ölwechsels.

Von 20% kann nie & nimmer die Rede sein.

Für das praktische Ergebnis, und das tut weh, und ruft Erinnerungen an die hier verlinkten Beiträge zum Ford S-Max/Focus wach, die ja so alle 5000-8000km zum Wechsel mußten:

Auf der MOTORLEBENSDAUERSicheren Seite ist man/frau:

- mit mind. 1 Analyse nach der Hälfte des ursprünglichen Intervalls, also 7500km
- Sollte das Ergebnis einen Gesamtdieselanteil > 5% ausweisen: ÖLWECHSEL

ggf. bei 10tkm erneut eine Analyse, gleiches Handling s.o.

Aus diesen "Trendanalysen" (O-Ton Wearcheck) lässt sich rel. zuverlässig ein individuelles Intervall bestimmen, was natürlich nichts mehr mit der Werkslösung gemein hat.

Nur bleibt eben die Frage, was ich Neu gekauft und für "Longlife-garantiert 15.000km" bezahlt habe und viel wichtiger: was bekomme ich, wenn ich einen Gebrauchten mit Werks-DPF & 80.tkm kaufe?

Metallbaukasten?

Aussage eines Freundlichen beim Service aufgrund der „Ölvermehrung“: Ich wurde auf zwei Dinge hingewiesen.

1. Defekte Wasserpumpe, wurde jedoch nach 1. Sichtprüfung ausgeschlossen. Wäre jedoch laut Serviceberater in bekanntes Problem.

2. Dieseleintrag bei Regeneration des [DPF](#)!!!!!!

Dieser Hinweis kam von alleine, jedoch mit der Aussage, dass dadurch wahrscheinlich der Serviceintervall von 30.000km nicht eingehalten werden kann. Dies wäre jedoch ein bekanntes Problem. Lösung? keine, ausser das Einhalten der Serviceintervalle beim Bimmeln, da das System dies berücksichtigt. Sagt er.

Ich war von soviel Ehrlichkeit so geplättet, dass ich darauf nicht mehr viel entgegen konnte.

Habe jedoch vorsichtshalber die Anschlussgarantie abgeschlossen.

Alles klar soweit?

(VWN gibt also ein konstruktiv bedingtes Anreichen unseres Motoröls mit Diesel zu???????)

Aufgrund der im T5-Board gewonnenen Daten haben schon mehrere Personen dort gepostet, dass sie daher auf einen Neukauf verzichten.

Fazit:

Das wesentliche ist doch, dass durch die Ölanalyse festgestellt und bestätigt wird, dass ein versteckter Mangel vorliegt. Die kurze LL- Intervalle ist nur die Folge!

Also gilt es – nüchtern betrachtet - den Mangel, Sinnvollerweise schriftlich durch Einschreiben oder persönliche Übergabe, dem Verkäufer gegenüber anzuzeigen und mit Fristsetzung eine Mängelbeseitigung zu verlangen.

Z.B. dass der Mängelanzeigende durch eine seriöse Ölanalyse bei einem Fachbetrieb feststellen hat lassen, dass zu viel Diesel + Biodiesel sich im Motorenöl befindet, mit der Bitte zur Mängelbeseitigung bis Datum.

Eine förmliche Mangelerklärung mit (zumutbarer) Fristsetzung löst ein standardisiertes Verfahren aus, dem sich der als "Zwischenstation" (Er = Verkäufer = 1. Ansprechpartner) nicht entziehen kann & v.a. darf!

In anderem Zusammenhang ging's hier um Fragen zum [Kaufrecht](#)

Verweigert der weiterhin seine Kooperation, dann hilft nur Justizia, den vorgeschriebenen Ablauf einzuhalten.

Man muß dazu nicht unbedingt den Werkstattleiter aufsuchen, zur Annahme gegen Quittung genügt auch der Verkauf oder die Geschäftsleitung.

Vielleicht sollte man die Frage bei Vorliegen der Ölanalyse konkreter formulieren, etwa so:

"Ich bin bei dem festgestellten Dieseleintrag von xx Prozent und der um nn Prozent reduzierten Viskosität verunsichert, ob das Öl noch den VW-Normen entspricht und der Motor nicht eventuelle Schaden nimmt. Kann mit dem Fahrzeug noch:

- unverändert weitergefahren werden ?
- auch mit hohen Drehzahlen ?
- sollte besser sofort einen Ölwechsel vorgenommen werden ?
- oder sonstige Massnahmen ergriffen werden"

(mal ganz zu schweigen vom Verschleiss).

Vielleicht sehen sich dann genötigt, darauf zu antworten, besonders wenn man darauf hinweist, dass man bei Nichtbeantwortung die Verantwortung für eventuelle Schäden bei VW sieht.

Was also tun?

- Premiumdiesel tanken, weil dort kein Biodiesel vorhanden.
- Anschlussgarantie abschließen.
- Ölanalyseset bei Wearcheck bestellen (SET 1= 50 €) + Entnahmeset (2,50 €)
- Öl beim Freundlichen entnehmen lassen -evtl. B-Probe (in 50ml Falcon, Greinerröhrchen oder Weithalsgläser.)
- Regelmäßige Ölanalyse (Zum Beispiel 4.000 / 8.000 (12.000 ...) durch Wearcheck bis zur Ölwechselempfehlung (meist ab circa 10.000 km oder 5 % Diesel im Motoröl.)
- Bei eindeutigem Ergebnis den Freundlichen beauftragen den „Mangel“ zu beseitigen (3 Versuche) und eine Mägelanzeige über den Freundlichen an VWN veranlassen. Sollte der Mangel nicht beseitigt werden können, eine Wandlung beantragen. VWN wird erst mal den erhöhten Dieseleintrag und das verkürzte Intervall auf die „persönlichen“ Fahrumstände zurückführen. Deshalb kann bisher nur jeder einzeln VWN davon überzeugen, dass unabhängig von der Fahrzeugnutzung ein konstruktiver „Fehler“

vorliegt: 1. Longlife kann nicht garantiert werden 2. Stärkere Motorschädigungen. Es gibt schon erfolgreiche Fälle (VWN beteiligt sich an zusätzlichen Ölwechselkosten (in Ö) oder erlaubte Wandlungen). Dies sind jedoch erst Einzelfälle, da noch niemand in der kurzen Zeit über die erforderliche Menge an Ölanalysen verfügt und einige „Mangelbeseitigungsverfahren“ sich im Laufen befinden. Eine „große“ Lösung wird erst folgen, wenn „viele“ den Mut besitzen und eine Ölanalyse durchführen.

Anbei ein paar Links:

- Ölanalyse bei Wearcheck: <http://www.wearcheck.de>
- Ergebnisse mailen an: info@apo-im-plaza.de exceer@vwcamper.de
- Übersicht über alle Ergebnisse: <http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...html#post387021>
- Infos im T5-Board: <http://www.t5-board.de/board/t5-maeng...in-dabei-4.html>

Lösungswege für alle Mitlesenden ...:

- VWN beteiligt sich an den zusätzlichen Kosten durch einen fixen Ölintervallservice bei 15.000 km und erlaubt die Nutzung eines „günstigeren“ Motoröls.
- Die bisherigen R 2,5 TDI DPF werden gewandelt.
- Die bisherigen R 2,5 TDI DPF werden technische nachgebessert.
- Es gibt ein Ölzusatz, welcher die Qualitätsminderungen „ausgleicht“ und von VWN kostenlos zur Verfügung gestellt wird.
- VWN lässt ein noch „besseres“ Öl entwickeln und veräußert es zu einem „günstigerem“ Preis an alle Betroffenen.
- „Ich wache auf und alles war nur ein Alptraum.“

Gute Nacht!

PS.: Ich möchte niemanden zuposten, aber wenn wir hier nicht gemeinsam tätig werden ...👍
dann 🙄