

Zahl der Motorschäden steigt

AUTOMOBIL: Um die Langzeitqualität moderner Autos ist es nicht gut bestellt. Kraftstoffsysteme und Turbolader führen die Schadensstatistik an, verstärkt ereilt es auch die Motoren. Das ist das Ergebnis einer umfangreichen Untersuchung.

VDI nachrichten, Düsseldorf, 10. 6. 16, pek

Der Anteil der Motorschäden am Gesamtvolumen der regulierten Baugruppenschäden von Gebrauchtwagen stieg 2015 von 10,1 % auf 10,5 %. Damit setzte sich der Negativtrend der Vorjahre bei den Motorschäden fort. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung der Freiburger Car Garantie, einem der größten europäischen Garantieversicherer. Auch in der Neuwagenanschlussgarantie stieg der Anteil der Motorschäden drastisch an: von 7,9 % (2014) auf 10,5 % im vergangenen Jahr. Basis der Schadensbilanz für 2015 ist die Auswertung von 655892 Gebrauchtwagenangarantien und 363093 Neuwagenanschlussgarantien sämtlicher Marken und Modelle, die mit Laufzeiten zwischen zwölf und 36 Monaten im vergangenen Jahr ausgelaufen waren.

Die Komplexität der Motoren hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erhöht

Was geht am Auto am häufigsten kaputt? Der TÜV-Report ist hier nur begrenzt aussagefähig, weil er lediglich Schäden an sicherheitsrelevanten Bauteilen aufschlüsselt. Und die ADAC-Pannenstatistik registriert nur Defekte, die zum Liegenbleiben geführt haben. Das komplette Schadensspektrum dagegen umfasst die jüngste Analyse von Car Garantie.

Zu den Ursachen dieser Entwicklung wollte sich Car Garantie nicht äußern. Eine Antwort erhielten die VDI nachrichten von der Sachverständigenorganisation KÜS: „Steigender Kostendruck bei den Herstellern und immer mehr Elektronik führen offenbar dazu, dass die Langzeitqualität sinkt“, vermutet Prüflingenieur Thomas Schuster. „Downsizing und das Streben nach immer höherer Effizienz, also Verringerung des Hubraums und der Zylinderzahl, gepaart mit verstärktem Einsatz von Turboladern, haben mit hoher Wahrscheinlichkeit Auswirkungen auf die Lebensdauer der Triebwerke.“

In die gleiche Richtung zielt die Aussage des Motorensachverständigen Dr.-Ing.

Bernd Liebig, der auch Geschäftsführer der Gütegemeinschaft der Motoreninstandsetzungsbetriebe e. V. (GMI) in Jerichow ist: „Die Komplexität der Motoren hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erhöht, zum Beispiel durch immer aufwendigere Auflade- und Abgasreinigungssysteme“, erläutert Liebig. „Die Ausfallwahrscheinlichkeit eines Motors mit einem Turbolader ist naturgemäß geringer als die eines Triebwerks mit zwei. Hinzu kommt, dass die Motorsteuerung bei sich entwickelndem Verschleiß im Frühstadium automatisch nachregelt, sodass eventuelle Veränderungen im Fahrbetrieb unbemerkt bleiben.“

Der Sachverständige Liebig: „Auch das immer häufigere Downsizing kann die Standfestigkeit von Motoren verringern, weil beispielsweise das Kolbenmaterial wegen hoher thermischer und mechanischer Belastung vorzeitig ermüdet. Hier versucht man, durch verbesserte Legierungen und verstärkten Einsatz von Ganzstahlkolben gegenzusteuern.“

Bezogen auf die Schadenhäufigkeit lag 2015 erstmals das Kraftstoffsystem einschließlich Turbolader mit einem Anteil von 19,3 % an der Spitze der Baugruppenschäden, gefolgt von Elektrischäden (18,3 %), die in den Vorjahren stets die Spitzenposition der Schadensstatistik eingenommen hatten. Nicht darin enthalten sind Schäden an der Komfortelektrik, auf die weitere 10,8 % der Defekte entfielen. Auf dem vierten Platz rangierten Motorschäden mit 10,5 %. Vergleichsweise niedrig waren dagegen die Schadensquoten bei Klimaanlage (8,8 %), Getriebe (5,0 %), Bremssystem (3,6 %), Lenkung (3,4 %), Abgasanlage (3,1 %) oder Sicherheitssystemen (2,0 %).

Schlüsselt man die Schäden nach der Höhe der Regulierungsbeträge auf, verschiebt sich erwartungsgemäß das Bild: Hier liegen Motorschäden an der Spitze. Allein für sie musste Car Garantie im vergangenen Jahr 21,7 % der Regulierungskosten aufwenden. Auf den nächsten Plätzen folgten Kraftstoffanlage (17,7 %) und elektrische Anlage (11,9 %).

„Naturgemäß bringt die komplexer werdende Fahrzeugtechnik und -elektronik auch eine höhere Schadenwahrscheinlichkeit mit sich.“

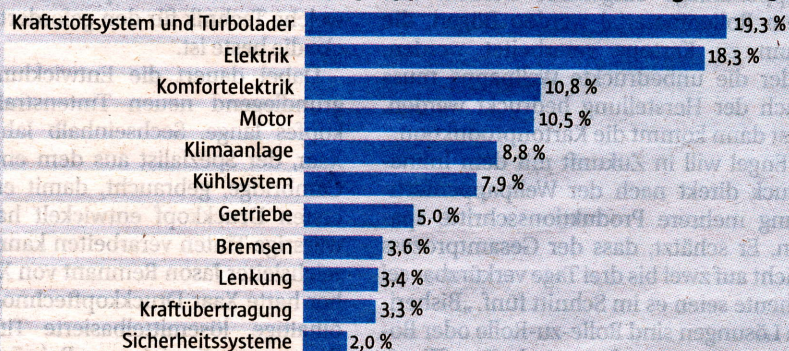
Axel Berger, Vorstandsvorsitzender der CG Car Garantie AG

Der größte Teil der Schäden, nämlich 31,7 %, trat bereits während der ersten 5000 Kilometer nach Fahrzeugkauf bzw. Garantiebeginn auf. Innerhalb der ersten 10000 Kilometer passierte mit 54,2 % mehr als die Hälfte aller Schäden. Die Durchschnittskosten pro Schaden erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr nur minimal auf 502 €.

„Mit der Zunahme intelligenter Fahrerassistenzsysteme wächst auch die Anzahl elektrischer und elektronischer Komponenten“, meint Axel Berger, Vorstandsvorsitzender der CG Car Garantie AG. „In einem gut ausgestatteten Auto stecken heute zwischen 1000 m und 3000 m Kabel. Naturgemäß bringt die komplexer werdende Fahrzeugtechnik und -elektronik auch eine höhere Schadenwahrscheinlichkeit mit sich. Wo mehr drin ist, kann auch mehr kaputt gehen.“

HANS W. MAYER

Schadenhäufigkeit nach Baugruppen von Gebrauchtwagen 2015



Grafik: VDI nachrichten 23/2016, Gudrun Schmidt

Quelle: Car Garantie

Die gute Nachricht: Sicherheitsrelevante Systeme, Lenkung und Bremsen erwiesen sich 2015 als Mängelzwerge.

VDI - Nachrichten 23 - 2016 vom 10.6.16