

Rückruf Aktionsnummer 23FE

Beitrag von „moeterxl“ vom 9. Februar 2025 um 10:45

Hallo Kollegen,

ich kann das mal von der techn. Seite etwas darstellen:

Der EA896 hat ein Hochdruck- AGR- System, das die Abgase vor dem DPF abnimmt und damit auch den Ruß in den Ansaugtrakt eingibt. Der Ruß kann den geregelten AGR- Kühler (Umschaltklappe mit / ohne Kühlung) und das AGR- Ventil, was alles zusammen in einem Bauteil sitzt, zusetzen. Wenn der Ruß mit der Ladeluft zusammentrifft, die auch Motorölnebel enthält, bildet sich eine rußig- klebrige Pampe, die bei Wärme / Hitze zu einer festen Masse verbäckt. Diese Masse setzt die Einlasskanäle, Drallklappen zu und haftet auch an den Einlassventilen. Damit passen irgendwann die Luft- und AGR- Massen nicht mehr und es kommt zu verändertem Motorlauf / Fehlern in der Motorsteuerung. Spätere Motorengenerationen haben die AGR- Abnahme nach dem DPF, damit kein Rußproblem und damit weniger die o.g. Probleme. Soweit zum System...

Die SW- Anpassung zu den NOx- Reduktionen kann nur eine Anpassung der AGR- Rate und den Randbedingungen für AGR sein, da dieser Motor kein DeNOx- System hat. D.h. die AGR- Rate wird erhöht, es wird beim Warmlauf eher und auch außerhalb dem ursprünglich entwickelten "Thermofenster" AGR gefahren. Das heißt in Summe mehr Kondensat- und mehr Rußeintrag in die Luftstrecke, je nachdem in welchem Betriebspunkt der Motor gefahren wird.

In wieweit sich das auf die schnellere Alterung / Zusetzen des Systems auswirkt, ist aber eben auch maßgeblich vom Betrieb des Aggregates abhängig. Ständiger Kaltstart, Kurzstrecken, Teillastbetrieb, billige Kraftstoffe und lange Ölwechselintervalle sind hier eher Treiber der Probleme als Langstrecken, höherlastiger Betrieb mit hochwertigen Kraftstoffen und Motorölen sowie kürzeren Ölwechselintervallen.

Deshalb kann man zur Frage: Was passiert, was geht kaputt, ist das schlecht usw...? keine pauschale Antwort geben. Es wird aber sicherlich für die bekannten Probleme des Motors bzgl. der Luftstrecke und Verrußungen keine Entspannung, sondern eher das Gegenteil bewirken.

Jetzt kann sich jeder mal Gedanken machen, wie er den Motor betreibt und pflegt und ob das gut für diesen Motor ist.

Das sollte man meiner Meinung nach aber immer tun, denn das hat maßgeblichen Einfluss auf die Haltbarkeit eines Aggregates.

Ich hoffe, damit niemand auf den Schlips getreten zu haben... 😊

Gruß - Kay