

# Rückruf Aktionsnummer 23FE

Beitrag von „Linx“ vom 21. Februar 2025 um 21:03

## [Zitat von PaBo85](#)

Kling nach viel Meinung bei wenig Ahnung.

Klingt nach jemandem, der sehr von sich überzeugt ist, und sich auch von Erklärungen nicht beeindrucken lässt. Trotzdem kann man diese Aussagen im Interesse unserer Mitglieder und Mitleser nicht unkommentiert stehen lassen.

Ein einfaches Diesel-Blockheizkraftwerk mit einem modernen Common-Rail Diesel und dessen Motorsteuerung zu vergleichen, und dann auch noch Rückschlüsse auf den VW Motor zu ziehen, ist für sich genommen schon ein starkes Stück. Wir haben hier im Forum den Anspruch, unseren Besuchern fachlich korrekte Beiträge zu bieten.

## [Zitat von PaBo85](#)

Fakt ist das wenn man den zündwinkel verstellt der Nox wert sinkt oder steigt.

Der Satz erinnert mich an eine alte Bauernregel: Wenn der Hahn kräht auf dem Mist, ändert sich das Wetter oder es bleibt wie es ist. Der Einspritzverlauf ("Zündwinkel") hat auf so einiges Einfluß.

## [Zitat von PaBo85](#)

Und wenn wir die Werte zum Beispiel von 1800mg auf 1000mg gestellt haben. Wurden die Zylinder Temperaturen höher. Und da bei Stationären Motoren jeder Zylinder einen eigenen Temperaturfühler hat konnten wir direkt vergleichen zwischen vorher und nachher.

Bei unseren Fahrzeugen sinkt die Temperatur, wenn weniger Kraftstoff verbrennt wird, was ja auch logisch ist. Man kann allerdings mit Voreinspritzungen die Spitzenverbrennungstemperatur senken.

Wir reden beim Auto von vielleicht max. 100 mg Einspritzmenge. Die kleinsten Mengen in Vor- und Nacheinspritzung liegen im Bereich von ca. 1-3 mg, und die Toleranzen bei ca. 0,5 mg.

## [Zitat von PaBo85](#)

nicht weil die Temperaturen am AGR egal sind. Und wenn die abgastemperaturen höher sind dann ist natürlich auch die Temperatur im AGR höher. Und wenn dieses nicht gekühlt wird dann ergibt sich automatisch Verschleiß.

Das Abgas wird gekühlt, da der Sinn der Abgasrückführung ist, die Verbrennungstemperatur zu senken, um damit die Stickoxidbildung zu reduzieren. Hauptmechanismus für die verringerte Verbrennungstemperatur ist der fehlende Sauerstoff im Abgas, im Gegensatz zur Umgebungsluft.

Zudem ist eine niedrige Temperatur der Ansaugluft ohnehin strebenswert, um eine größere Dichte der Luft zu erreichen, also die Zylinderfüllung zu verbessern.

Gruß Andreas