

Fehler Partikelfilter?

Beitrag von „herrlich1“ vom 3. Februar 2017 um 12:37

Hi,

hatte diese Woche zwei mal Probleme mit meinem Touareg (3.0l V6, 245PS, BJ2012).

Erst fing die Vorglühlampe (die mit den zwei Wendeln) an zu blinken und der Motor ging in den Notlauf. Kurz danach kam dann jeweils die Motorkontrollleuchte noch dazu.

Beim ersten Mal Fehler ausgelesen und dann gelöscht, nach knapp 300km war der aber wieder da. Die Fehlerprotokolle hänge ich mal an.

Heisst das dass der DPF schon hinüber ist (bei knapp 135tkm) und getauscht werden muss? Oder deutet das auf was anderes hin?

Danke und Gruß

Tobi (herrlich1)

Beitrag von „mark1“ vom 3. Februar 2017 um 12:47

Hallo Tobi

die Messwerte sehen für die Laufleistung super aus, Differenzdruck (als Mass für eine Verstopfung) ist sehr niedrig und die Aschemasse ist auch super niedrig für die Laufleistung (beides ist bei mir bei 170tkm ca. 10 mal so hoch).

Das einzige, was mir auffällt ist die Verdoppelung der rechnerischen Aschemasse in den paar Tagen...wie gesagt aber auf sehr niedrigem Niveau

Gruss

Mark

Beitrag von „mark1“ vom 3. Februar 2017 um 14:19

Ich habe noch untenstehendes gefunden (am Beispiel eines VW Caddy).

Wurde bei Dir ggfs. eine angefangene Regeneration nicht zu Ende geführt? Vielleicht solltest Du einfach mal eine Regeneration provozieren- entweder als ausgedehnte Autobahn (Vollgas-) Fahrt oder per Zwangsregeneration über VCDS. Die Regeneration während der Fahrt kann man per VCDS gut beobachten/aufzeichnen

Gruss

Mark

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „herrlich1“ vom 3. Februar 2017 um 14:45

Hi Mark,

vielen Dank für die Hinweise 😊, werde das am Wochenende mal probieren!

Dass eine Regeneration nicht zu ende geführt wurde wäre mir nicht bewusst (wie merkt man sowas? Motor ist während einer Regeneration nie ausgeschaltet worden, aber woher weiß man ob er regulär fertig ist oder abgebrochen hat?)

Gruß

Tobi

Beitrag von „mark1“ vom 3. Februar 2017 um 17:21

Sehen kann man bei mir die Regeneration nicht, aber man kann sie auslesen. Im Motorsteuergerät MWB 67, 68 und etwas über 100 (ich glaube 103) stehen die zugehörigen Werte. Ich lasse das VCDS gelegentlich während der Fahrt mitlaufen und zeichne die Werte kontinuierlich auf (gelegentlich auf`s Display schauen tut es auch..). Bei normaler Fahrt steigt der Beladungskoeffizient kontinuierlich an (ca. 0.5% pro 20 km Fahrtstrecke).

Sobald im MWB 68

14:07:21 Block 068: Partikelfilter Bank 1 (Abgaswerte II)

29.6 % Beladungs- koeffizient B1

207.0 Partikelfilter B1 Aschemasse
0.0 % Partikelfilter B1 Aschelernwert
2.964 V Spannung

der Beladungskoeffizient runter geht, ist er am regenerieren. In dem MWB >100 stehen die Anzahl km seit der letzten Regeneration, die springen dann auf 0. Kannst Du ja vor den Fahrtests mal auslesen...

Bei Temperaturen >500 Grad im DPF verbrennt der Russ von selbst zu Asche,- deshalb kann man bei längeren Vollgasfahrten auch den Rückgang des Beladungskoeffizienten beobachten. Das geht dann natürlich etwas langsamer als bei einer erzwungenen Regeneration. Das ganze ist in der SSP 330 anschaulich erklärt.

Gruss
Mark

Beitrag von „herrlich1“ vom 17. Februar 2017 um 15:10

Hi,

nach etwas längerer Zeit hier nun die Lösung des Problems (für die eiligen: Nur das fettgedruckte lesen)

Ich habe wie vorgeschlagen eine Zwangsregeneration per VCDS probiert, die sich aber mit "Abbruch - Zeitüberschreitung" beendete.

Also Besuch in der ersten Werkstatt:

Diese hat den Fehler ausgelesen und war erst mal ratlos. Nachdem der Mechaniker den Werkstattmeister und den Kundenberater befragt hatte wurde als "Lösung" vorgeschlagen den Fehler zu löschen und ich sollte mal eine längere Strecke vollgas fahren sowie in den nächsten Tagen mit erhöhter Drehzahl fahren... falls der Fehler dann tatsächlich noch mal auftreten sollte sollte ich mich wieder melden... 🚗 (Das ganze noch mit Aussagen gespickt wie "Der Touareg ist doch kein Auto, mit dem haben wir nur Probleme" oder "Bei viel Kurzstrecke kann da schon mal was sein" (ich fahre täglich 2x 38km, nach meinem Fahrprofil hatte aber keiner gefragt 😞)
)

Natürlich hat das nix gebracht und so kam der Besuch in der zweiten Werkstatt:

Der Kundenberater war auch erst mal ratlos, empfahl mir aber nicht mehr weiterzufahren damit der DPF sich nicht komplett zusetzt und dann ausgetauscht werden müsste. Er organisierte mir kurzfristig ein Ersatzfahrzeug zu einem fairen Preis. Einen Tag später rief er an dass sie zwar

etwas Zeit gebraucht hätten den Fehler nachzustellen und zu finden, aber es sei gelöst: **Problem war der Differenzdrucksensor des DPF der wohl falsche Werte lieferte** und nun ausgetauscht wurde. Bei Abholung war der Wagen von außen gewaschen und innen sogar ausgesaugt, und das bei einem m.M.n. vernünftigen Preis.

Vor dem Kauf des Touareg (vor ca. 1 Jahr) war die erste Werkstatt meine Stammwerkstatt, aber das hat sich jetzt radikal geändert. Die zweite empfehlenswerte war übrigens Stoll-Böttner in 79761 Waldshut-Tiengen...

Nochmals danke für eure Hilfe und Hinweise,
Gruß
Tobi

Beitrag von „dolofan“ vom 21. Februar 2017 um 08:29

Wurde bei deinem T-Rex die [Serviceaktion 26H4](#) durchgeführt?

EDIT: Laut FIN ist deiner MJ 2012 und somit von der Aktion nicht betroffen.

Beitrag von „Wüstenlöwe“ vom 10. Juli 2017 um 10:06

Hallo zusammen,

ich hatte leider ebenfalls ein Problem, dass zun

Beitrag von „Wüstenlöwe“ vom 10. Juli 2017 um 10:06

Hallo zusammen,

ich hatte leider ebenfalls ein Problem, dass zunächst auf den DPF geschoben wurde und anschließend sollte es das Getriebe sein.

Doch der Reihe nach.

Ich bin beruflich recht viel unterwegs und daher passte mir die Fehlermeldung des DPF überhaupt nicht. Ich ging davon aus, dass ich noch die 400 km zurück nach Hause fahren könne. Weit daneben. Nach nur 100 km ging der Wagen in den Notbetrieb. Es ist schon sehr entschleunigend, wenn man mit 60 km/h leichte Steigungen hinaufkriecht.

Bisher war ich mit meinem Wagen nur zu den Regelinspektionen am Firmensitz in Berlin gewesen (bzw. noch insgesamt 3 neue Frontstoßstangen aus Unfällen), sodass ich mir nun eine Werkstatt des Vertrauens an meinem Wohnort suchen musste. Ich dachte, ich wähle mir mal eine VW-Werkstatt, da ich davon ausging, dass man mir dort kompetent weiterhelfen kann. Es wurden alle möglichen Daten ausgelesen und zunächst festgestellt, dass der DPF voll ist und eine manuelle Regeneration erforderlich sei. Gut. Dies wurde dann auch durchgeführt. Allerdings fing der Wagen schon tags darauf an zu ruckeln, und zwar beim Beschleunigen über 110 km/h. Ich fuhr wieder in die Werkstatt. Nach einigem hin und her wurde mir mitgeteilt, dass es vermutlich ein Problem mit dem Getriebe gebe. (Schieberkasten) Allerdings könne man die Diagnose mit Hilfe des Getriebeexperten aus Wolfsburg durchführen. Kostenpunkt ca. 600 Euro nur für die Diagnose! Allerdings könne ich zunächst weiterfahren.

Ich war nun doch etwas verunsichert und begab mich auf die erneute Suche nach einer geeigneten Werkstatt. Diesmal eine freie Werkstatt. Genau einen Tag vor dem neuen Termin erschien die DPF Fehlermeldung erneut und der Wagen ging diesmal sofort in den Notbetrieb. Ich hatte seit dem ersten Werkstattbesuch bei VW 150 km zurückgelegt.

Nun ja, kurzes Ende der Geschichte: Es stellte sich heraus, dass der Temperatursensor direkt nach dem Krümmer defekt war. Dieser gab viel zu hohe Werte (um die 1000 Grad Celsius) aus, sodass die Regeneration des DPF nicht ordnungsgemäß funktionierte. Die eigentliche Reparatur hätte sich wohl auf den neuen Sensor beschränkt. Kostenpunkt 150 Euro inkl. Einbau. Nun war jedoch der DPF nicht mehr zu gebrauchen, sodass ich zum einen die manuelle Regeneration schon zahlen musste und nun noch einen neuen DPF.

Quintessenz: Ich hätte mir gewünscht, dass mir die VW-Werkstatt schon vorab gesagt hätte, dass sie keine Ahnung vom Touareg hat. Ich hätte damit kein Problem gehabt. Es scheint so, dass zwar alle den Regelservice und die Inspektionen machen können, aber wenn es mal wirklich auf Fachwissen ankommt, dann wird es anscheinend eng. Leider wohne ich hier anscheinend in einer fahrtechnisch anspruchsvollen Region (genau das richtige für den Touareg) jedoch sehen die hiesigen Werkstätten sehr selten ein vernünftiges Auto.

Also, Empfehlung von mir: Den gesamten DPF Strang einschl. der Sensorik und Steuerung prüfen lassen, bevor falsche Schlüsse gezogen werden.

Beste Grüße

Christian

Beitrag von „supersonic02“ vom 7. März 2019 um 21:23

Hallo Zusammen,

ich hab einen Touareg 7L, Bj 2007, 3.0 V6 TDI/224PS , Kilometerstand 192 Tkm.

Wahrscheinlich habe ich ein Problem mit der DPF oder Differenzdrucksensor.

Hab den Fehlerspeicher ausgelesen und beigefügt.

Ich habe gestern versucht die Regeneration vom DPF zu starten, ca. 1h herumgefahren leider hat sich nichts getan. Vermutlich lag es daran, dass ich es ohne Zugriffsberechtigungscode versucht habe.

Hat jemand von euch den Zugriffsberechtigungscode?

Hab heute nochmal versucht, mit einer anderen Anleitung.

Diesmal habe ich im "Codierung II" die Partikelfilter Notregeneration gestartet allerdings im Stand.

Diesmal hat der Dicke was gemacht, aber im Feld "Strecke seit letzter Regeneration" ist immer noch nicht "0". Des Weiteren ist in Feld "Abbruch erkannt" die Zahl "1".

Allerdings habe ich auch keine Fehlermeldung im Speicher.

Habt Ihr eine Idee wie ich vorgehen kann?

Fehlermeldungen:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Vor der Notregeneration :

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Nach der Notregeneration:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

So habe ich die Notregeneration angestoßen:

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Beitrag von „Saftschubse“ vom 10. März 2019 um 23:27

Laut FS hast du Probleme mit dem Differenzdrucksensor. Wenn der nicht richtig funzt, dann regeneriert er auch nicht. Es wird der Wert vor und nach dem DPF verglichen. Im Idealfall hast du ne Differenz von 0 Bar, dann ist der DPF frei. Je weiter er sich zusetzt, desto höher wird der Differenzdruck und ab einem bestimmten Wert wird ein Reinigungszyklus angestossen. Da im FS steht, dass du nen Kurzschluss nach Masse hast, wird da irgendwo was faul sein. Kabel durchgescheuert, angefressen oder der Sensor intern defekt. Würde da mal anfangen zu suchen. Grundlos eine Regeneration anzustossen ist der falsche Weg. Zumal das Auto ja nicht weiß, wie lange es freibrennen muss, da ja keine Meß- Regelgröße vorhanden ist (defekter Differenzdrucksensor).

Schau mal ob du in den Messwertblöcken die Drücke vor und nach dem DPF finden kannst, oder ob da nichts drin steht. Dann siehst du mehr.

Beitrag von „Goka“ vom 9. November 2019 um 14:23

Hallo Zusammen,

mein 7P V6TDI Bj 2011 CASD 288Tkm ist seit gestern Abend in den Notlauf gegangen.

Erst kam keine Motorleuchte dazu. Heute morgen dann nochmal gestartet und da kam die Fehlermeldung P2463 das ist die Russbelastung DPF (mit 10euro OBD check ermittelt).

Da ich kein vcds habe - habe ich den ADAC gerufen. Der Herr war auch sehr kooperativ. Da keine weitere Fehlermeldung war - hat er versucht die Zwangsregeneration anzustossen. Doch kurz nach dem Start sagt das System - Russbelastung mit 17 ist zu niedrig für Zwangsregeneration - min 18 ist notwendig.

Vorher war die Beladung mit 32 angegeben worden.

Dann haben wir das nochmal probiert - mit gleichem Ergebnis.

Ist schon seltsam - System ermittelt zu starke Beladung - sagt dann aber - zu wenig für Zwangsregeneration.

Hat da jemand eine Idee zu ?

Gruss Volker

PS: Die aktive Regeneration erfolgt bei meinem Wagen idR nach 900 - 1300km, ist jetzt 1000km her - sollte also bald losgehen - aber im Notlauf wird er das nicht wohl nicht tun.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. November 2019 um 14:54

Wie hoch ist denn der Asche-Wert? Mit der Laufleistung könnte es gut sein, dass der Grenzwert überschritten ist, und deshalb der Filter getauscht bzw. gereinigt werden muss. Hat der ADAC den Wert nicht auch gleich ausgelesen?

MfG

Hannes

Beitrag von „Goka“ vom 9. November 2019 um 15:05

Hallo Hannes,

an den Aschewert hatte ich leider nicht gedacht. Den hatte ich bei 225Tkm mal bestimmen lassen, da war er mit 0,21 noch recht niedrig, sollte jetzt bei 0,26 liegen.

Denke die Grenze ist bei 0,5x - Regeneration kommt ja auch erst immer nach ca. 1000km.

Beitrag von „supersonic02“ vom 11. November 2019 um 13:43

Hi,

bei mir waren es nur die Sensoren, habe beide ausgewechselt (Differenzdrucksensor, Abgastemperatur Sensor) und gut wars.

Den Differenzdrucksensor kannst du gut von oben wechseln .

Beitrag von „Goka“ vom 11. November 2019 um 14:03

Danke Supersonic02,

hattest Du den Notlauf auch schon drin bei 'nur Zündung an'.

Differenzdrucksensor habe ich bestellt.

Temperatursensoren gibt es mehrere. Einer ist abgasseitig vor dem Turbo.

Dann denke ich - ist die Lambdasonde vor dem Kat auch mit Temperatursensor ausgestattet?

Und dann noch mal Temperatursensor vor dem DPF.

Welcher Temperatursensor war es bei Dir.

Gruss Volker

PS: Habe jetzt vor - nach Tausch des DiffDrucksensors - nochmal auslesen zu lassen.

Vielleicht findet man doch noch einen Fehler

Falls ein T - Freund aus Raum Dortmund mich mit vcds unterstützen möchte ist das willkommen



Beitrag von „Goka“ vom 22. November 2019 um 22:15

So, ich bin etwas weiter. Der abgelegte Fehler war P2463 = Russbeladung.Partikelfilter (besser wäre wohl Diffferenzdruck DPF).

Notlauf bereits bei Zündung an.

Habe den Differenzdrucksensor getauscht, habe Bosch genommen, bei Ebay für 29euro (VW 100euro. örtlicher Teilehandel 80euro).

Tausch war einfach - sitzt an der Spritzwand hinter dem Turbo.

Das Schwierigste war - den Notlauf weg zu bekommen. Habe mein Auto bei einem örtlichen Autoschrauber vorgestellt - damit die Elektronik Seite wieder im Einklang kommt.

Eine Zwangsregeneration des DPF war nicht möglich. Obwohl schon 1097km seit der letzten Regeneraton gefahren wurden.

Rechenwert 40 Gramm und Messwert 4 Gramm waren wohl zu weit auseinander. Vielleicht auch unstimmig weil der DifDruckSensor (wohl) kaputt war.

Erst nach dem zurücksetzen der Russmengen im Filter auf Null, konnten wir eine Zwangsregeneration machen - aber nur für (gefühlt 5 Sekunden).

Na ja, Fehler und Notlauf waren weg . Jetzt 600 km weiter immer noch o.k. - warte auf die nächste Regeneration des DPF.

Gruss Goka

Beitrag von „Goka“ vom 29. November 2019 um 16:58

normale aktive Regeneration hat dann nach 1100km stattgefunden. Der Motor ist dann wieder im Tritt.

Also war nur der DiffDrucksensor kaputt. Gruss Goka

Beitrag von „steven4.2“ vom 11. März 2021 um 19:35

Goka, weißt Du zufällig, ob die Position des Differenzdrucksensors beim 7P V8 TDI auch so einfach zugänglich ist?

Laut Reparaturleitfaden liegen die Sensoren oberhalb des Getriebes und ich soll Partikelfilter, Kats und Kardanwelle ausbauen um dann das Getriebe abzusenken, nur um die Sensoren zu tauschen. Das wäre ja katastrophal.

Beitrag von „Goka“ vom 11. März 2021 um 21:18

Habe nur das Selbststudienprogramm 467 für den 4.2 V8TDI "von irgendwo im netz" runter geladen.

Da steht aber nur drin, dass es zwei Diffdrucksensoren gibt. Hilft nicht viel weiter.

Beim V6 ist er an der Spritzwand.

Für den V8 TDI habe ich gerade bei 7zapp.com geschaut - alte Kataloge.

Da sieht es so aus, dass sie auch nicht so weit unten liegen - eher oben im Motorraum bei den Turboladern.

Vielleicht kommt man da auch gut ran?

Gruss Volker

Beitrag von „steven4.2“ vom 11. März 2021 um 22:05

Danke Volker, ich mache mich am Wochenende mal auf die Suche danach. Ich hatte eigentlich vor, diesen und die Schläuche dazu mal zu reinigen, da ich einen Motornotlauf mit „Differenzdrucksensor unplausible Werte“ hatte.

Lag dann aber nicht mehr akut an, sodass nach dem Fehlerspeicher löschen nun seit knapp 500km alles gut ist. DPF-Werte etc. sahen auch gut aus, sodass ich auf den Sensor tippe.

Wenn der aber tatsächlich erst nach Getriebeabsenkung zugänglich wäre, führe ich erstmal nichts vorsorglich aus, sondern erst, wenn's akut wäre.

Beitrag von „steven4.2“ vom 12. März 2021 um 18:52

Heute habe ich nachgeschaut und tatsächlich sind die Dinger auf sehr weit oben seitlich am Getriebe. Ohne Getriebeausbau habe ich keine Idee, wie man da rankommen soll.

Beitrag von „Andy Ommsen“ vom 22. März 2021 um 22:34

Moin,

ich hatte ebenfalls die Fehlermeldungen, zunächst gelbe Spirale (blinkend) mit dem Hinweis "DPF -> Bordbuch. Der Dicke hatte zuvor viel Kurzstrecke bekommen, hinzu kam, dass der Tank bis auf die Reserve runter gefahren wurde (ich war's nicht 😎). Soll man laut Betriebsanleitung wohl nicht machen, da dann keine entsprechenden Öl- und Abgastemperatur erreicht wird, um eine Regeneration einzuleiten. Eine Autobahnfahrt über 120 km um diese zu provozieren hat

nichts gebracht, Vmax lag bei 160 km/h. Dann kam dazu die DPF Meldung (Symbol leuchtet ständig), Fehlerspeicher ausgelesen, Ergebnis Differenzdrucksensor unplausibles Signal.

Eine Not-Regeneration über VCDS hätte auch nichts mehr gebracht, letztendlich ist der Dicke zum Freundlichen gegangen. Dort wurde Motor mit Getriebe abgesenkt, und beide Differenzdrucksensoren getauscht. Im Gegensatz zum V6, der wohl nur einen Sensor hat (Spritzwand Turbo, leicht zugänglich) liegen die beim V8 ziemlich sch... verbaut. Die DPF-Filter selbst sehen wohl noch richtig gut aus für die Laufleistung (220t km). Hab dann gleich den Filter und die Zuleitung vom Kompressor des Luftfahrwerks tauschen bzw. reinigen lassen, so wie andere auch gab es bei extremen Minusgraden im letzten Monat die Meldung "Fahrwerk-Fehler" wegen gefrorenem Kondenswasser im System.

Der ganze Spaß kam dann ca. 2300,- Eus, hoffe jetzt ist erst mal Ruhe. Das war jetzt die erste "größere" Reparatur seit 4 Jahren neben den üblichen Verschleißteilen/Inspektionen/Ölwechsel, von daher ist das vollkommen ok.

Gruß J.

Beitrag von „steven4.2“ vom 23. März 2021 um 07:25

Danke, dass du deinen Bericht teilst, denn ich hab die Befürchtung, dass mir bald Ähnliches droht.

Ich hatte den Fehler des unplausiblen Signals auch, tauchte aber nur zweimal innerhalb einer Stunde auf und nun nicht mehr.

Kannst du mir sagen, was nur der Diff-Sensortausch inkl. Absenken des Motors+Getriebe gekostet hätte?

Hast du das in einer Vertragswerkstatt machen lassen?

Gruß

Steven

Beitrag von „Andy Ommsen“ vom 23. März 2021 um 09:33

Moin

wollte es eigentlich in meiner "freien" Werkstatt machen lassen, die haben aber nicht die Möglichkeit, den Motor mit dem Getriebe zusammen abzusenken. Dazu benötigt man wohl technisches Equipment, welches die in der freien nicht haben. Deshalb ist er zu VW gegangen, die haben dieses tool. Kostenvoranschlag nur für den Tausch der Sensoren lag bei 2100,- Euro.

Gruß J.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 23. März 2021 um 12:41

Zitat von Andy Ommsen

Dort wurde Motor mit Getriebe abgesenkt, und beide Differenzdrucksensoren getauscht. Im Gegensatz zum V6, der wohl nur einen Sensor hat (Spritzwand Turbo, leicht zugänglich) liegen die beim V8 ziemlich sch... verbaut.

Der V6 TDI hat ja auch nur einen DPF, entsprechend benötigt der dann auch keine 2 Differenzdrucksensoren (der V8 TDI hat ja durch den doppeflutigen Abgasstrang alles doppelt verbaut).

Beitrag von „Pemobi“ vom 27. April 2021 um 00:44

Hatte auch zwei Jahre lang die Meldung: unplausibles Signal, Kurzschluß nach Masse, Partikelfilter Fehlfunktion. Beim Achtzylinder konnte ich den Differenzdrucksensor Bank 2, links vom Getriebe selbst wechseln, mit einigen Schrammen an den Händen. Der Sensor von Bank 1, rechts, ist nicht zu erreichen, noch nicht mal zu sehen. Durch neu anlernen, Rücksetzen der Lernwerte, war immer eine Zeitlang Ruhe. Bis letzten Winter, da ging nur noch Notbetrieb. Nach einer schrecklichen Erfahrung in einer St. Ingberter VW-Werkstatt (überheblich, ablenkend vom Problem, falsche Diagnose, erklärt mir der Tüv ist abgelaufen, weiß ich natürlich) hab ich eine sehr kompetente Werkstatt in Kleinblittersdorf gefunden. Kurze Termine, kompetent und Sensortausch für 900€, also nur für Bank 1, aber der andere wäre dann auch kein Problem gewesen. Der Sensor selbst kostet ja nur vierzig Euro.

Mein 7P 4.2 Diesel hat jetzt fast 250Tkm und die Differenzdruckfühler sind wohl anfällig, auch bei Mercedes und anderen. Im SSP von VW hab ich aber gelernt, daß bei Fehlfunktion des Fühlers oder des Temperaturegebers die Regenerierung des Partikelfilter trotzdem passiert. Und

zwar nach gefahrenen Km. Das führt wohl zu einem erhöhten Spritverbrauch, aber der Partikelfilter geht nicht kaputt.

Grüße, Peter