

touareg p7 baujahr 7/2012 euro 5 änderungen in euro 6 möglich?

Beitrag von „schelborneifel“ vom 1. August 2017 um 17:40

ist es möglich, mein Fahrzeug mit hard- und software von euro 5 in euro 6 (mit harnstofftank) zu verändern und wie hoch sind die kosten. wer die kosten tragen würde, lass ich mal aussen vor. wäre dann ein hineinfahren in "verbotene Städte" möglich?

schelborneifel

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. August 2017 um 18:37

Es gibt bis dato keine solche Umrüstung, vor allem, da dein Euro5 ja auch keinen Adbluetank und natürlich keinen SCR-Kat hat. Ebenso ist ja das nicht der einzige Unterschied zwischen dem Vorfacelift-Euro5-Motor und dem Euro6-Motor.

MfG

Hannes

Beitrag von „Fisch“ vom 2. August 2017 um 10:45

Wenn es tatsächlich notwendig werden sollte dürfte das kein Problem sein. Twintec scheint ja nur auf den Startschuss zu warten: <http://baumot.twintecbaumot.de/produkte/bnox-scr-system/#faq>

Beitrag von „wasi67“ vom 2. August 2017 um 12:44

[Zitat von Fisch](#)

Wenn es tatsächlich notwendig werden sollte dürfte das kein Problem sein. Twintec scheint ja nur auf den Startschuss zu warten:
<http://baumot.twintecbaumot.de/produkte/bnox-scr-system/#faq>

Die Hoffnung habe/hatte ich auch.
Habe erst vor einigen Tagen Kontakt mit Twintec gehabt.
Hier für euch, zur Info, meine Frage und die Antwort von Twintec.
Der letzte Satz macht mich etwas stutzig.

Sehr geehrte Damen und Herren

Leider führen die Signale aus Politik, Justiz und Industrie zu noch mehr Verunsicherung unter den Dieselbesitzern.

Vielleicht können sie schon etwas konkreter werden.

Für mich persönlich interessant:

Wird es, bei einer Zulassung des BNOx-Kits, eine Variante für einen VW Touareg 3.0 TDI (EZ: 2013 245PS) geben?

Mit freundlichen Grüßen

Sehr geehrter Herr *****

derzeit gibt es noch kein Lieferprogramm.

Wenn die blaue Plakette eingeführt wird, wird im entsprechenden Gesetz geregelt, welche Fahrzeuge (z.B. Euro 5) umgerüstet werden können.

Ob wir in Zukunft auch Euro 4 Fahrzeuge umrüsten dürfen ist derzeit ungewiss.

Erst nachdem der Gesetzgeber die Umrüstkriterien klar definiert hat werden wir unser Lieferprogramm ausgerichtet nach Zulassungszahlen und Wirtschaftlichkeit planen und entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen / Kind Regards

TWINTEC-Team

Vertrieb / Sales

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. August 2017 um 13:05

[Zitat von wasi67](#)

Der letzte Satz macht mich etwas stutzig.

Erst nachdem der Gesetzgeber die Umrüstkriterien klar definiert hat werden wir unser Lieferprogramm ausgerichtet nach Zulassungszahlen und Wirtschaftlichkeit planen und entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen / Kind Regards
TWINTEC-Team

Was hast du dir denn gedacht? Die Fa. Twintec wird, wie alle anderen Firmen auch, nur ein Produkt anbieten mit dem man Gewinn machen kann. Das ist ja kein NGO...

Aber so wenige Touareg/Cayenne wurden ja nicht verkauft, von daher besteht ja Hoffnung.

MfG

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 2. August 2017 um 15:24

Eine gleichlautende Anfrage habe ich auch bei Twintec gestellt, allerdings für den 4,2 V8 TDI.

Antwort (Zitat):

*"Sehr geehrter Herr,
derzeit gibt es noch kein Lieferprogramm.*

Wenn die blaue Plakette eingeführt wird, wird im entsprechenden Gesetz geregelt, welche Fahrzeuge (z.B. Euro 5) umgerüstet werden können.

Erst nachdem der Gesetzgeber die Umrüstkriterien klar definiert hat werden wir unser Lieferprogramm ausgerichtet nach Zulassungszahlen und Wirtschaftlichkeit planen und entwickeln."

Ok.....mal schauen was passiert.

Beitrag von „rebell“ vom 2. August 2017 um 20:26

Ihr habt Sorgen..... was soll ich sagen mit meinem Euro4 ?

Wisst ihr, die können mich mal, fahr ich eben nur noch hier auf dem Land, und kauf dann eben ALLES online 😊

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. August 2017 um 22:01

[Zitat von rebell](#)

Ihr habt Sorgen..... was soll ich sagen mit meinem Euro4 ?

Da gibt es jetzt eh tolle Eintruschprämien im vierstelligen Bereich.... z.B. du kaufst dir dann einen BMW i3... big grin: found or type unknown

Beitrag von „rebell“ vom 2. August 2017 um 23:28

Tolle Idee, Hannes 🙌

.....und selbst dann schüttelt sich der Otto Normalverbraucher die Restsumme mal eben aus dem Ärmel 😊

Beitrag von „heland“ vom 3. August 2017 um 01:18

[Zitat von rebell](#)

Ihr habt Sorgen..... was soll ich sagen mit meinem Euro4 ?

Wisst ihr, die können mich mal, fahr ich eben nur noch hier auf dem Land, und kauf dann eben ALLES online 😊

Da auch die Abgaswerte deines (unseres) Euro4-Touaregs 7I nicht stimmen, ist das ein Mangel, der jetzt dazu führt, dass dir eine massive Nutzungseinschränkung oder zum. ein wirtschaftlicher Verlust bevorsteht. Gibt's nur 2 Möglichkeiten - auf Wandlung klagen, oder das Fahrzeug beim nächsten G20 Gipfel strategisch parken.

Bei Möglichkeit 1 solltest du aber Bedenken, dass es wohl in unserer Republik noch nie einen so klaren Fall der Rechtsbeugung gab. Gab gerade einen Bericht bei ZDFInfo. Es sind Dokumente aufgetaucht, wo das Kraftfahrtbundesamt im Wissen kaum wirksamer Softwareupdates diese auch jetzt genehmigen. Damit werden sich die NOx Werte in den Städten nicht ändern. Das Ganze hat das Zeug zur Staatsaffäre und wird für die deutsche Wirtschaft zum Exitus ganzer Branchen führen.

Ich werde meinen Dicken weiterfahren - im Zweifel auch durch Umweltzonen. Bis ich nochmal €T 60+ bei einem Händler auf den Tisch lege, muss viel passieren. Die (VW) brauchen mir gar nicht ihr Marketing Gedöns bei der Präsentation des neuen T. zuzusenden.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. August 2017 um 05:30

[Zitat von heland](#)

Da auch die Abgaswerte deines (unseres) Euro4-Touaregs 7I nicht stimmen, ist das ein Mangel, der jetzt dazu führt, dass dir eine massive Nutzungseinschränkung oder zum. ein wirtschaftlicher Verlust bevorsteht. Gibt's nur 2 Möglichkeiten - auf Wandlung klagen, oder das Fahrzeug beim nächsten G20 Gipfel strategisch parken.

Woher beziehst du denn diese Infos? Der T1 wurde, wie alle anderen Fahrzeuge, auf dem Prüfstand abgenommen und hat dort alles bestanden. Allerdings hat das halt nichts mit der Realität zu tun, aber was willst du dann klagen?

MfG

Hannes

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. August 2017 um 05:32

[Zitat von rebell](#)

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23006-touareg-p7-baujahr-7-2012-euro-5-%C3%A4nderungen-in-euro-6-m%C3%B6glich/>

Tolle Idee, Hannes 🙌

Ja, schon.... :biggrin:

Ich werde mal beim BMW-Händler eine Probefahrt vereinbaren und bei der Gelegenheit auch gleich meinen Anhänger mit 3,5t zuhängen, dann kann sich der i3 gleich beweisen.... 🙌🙌

MfG

Hannes

Beitrag von „schelborneifel“ vom 3. August 2017 um 11:15

[Zitat von Hannes H.](#)

Ja, schon.... :biggrin:

Ich werde mal beim BMW-Händler eine Probefahrt vereinbaren und bei der Gelegenheit auch gleich meinen Anhänger mit 3,5t zuhängen, dann kann sich der i3 gleich beweisen.... 🙌🙌

MfG

Hannes

nach dem gipfel vom letzten dienstag werden wir mal abwarten, welche nox- und co2 verbesserunegn sich auf der strasse zeigen werden.

alles auf einmal vebessern, geht nicht. der nächste gipfel kommt bestimmt, und da werden (hoffentlich) massnahmen über hardware-eingriffe "besprochen".

also weiterfreie fahrt mit grüner Plakette in die städte.

Beitrag von „rsv“ vom 3. August 2017 um 13:02

[Zitat von rebell](#)

Ihr habt Sorgen..... was soll ich sagen mit meinem Euro4 ?

Wisst ihr, die können mich mal, fahr ich eben nur noch hier auf dem Land, und kauf dann eben ALLES online 😊

Genauso sehe ich das auch!!!

Und sollte ich doch mal in die Stadt müssen - Park and Ride mit Öffies.

Diese Dieselhetzkampagne geht mir langsam auf die Nerven - es gibt wesentlich größere Umweltverschmutzer als die PKW Dieselmotoren!

Beitrag von „Hannes H.“ vom 3. August 2017 um 15:51

[Zitat von schelborneifel](#)

nach dem gipfel vom letzten dienstag werden wir mal abwarten, welche nox- und co2 verbesserunegn sich auf der strasse zeigen werden.

Von CO2-Verbesserungen wurde aber nichts gesprochen. Das ist ja kein giftiges Abgas, und hat daher mit der sauberen Luft nichts zu tun. Eigentlich will man ja nur die NOx-Werte senken, das macht man dann mit der Software am Prüfstand, in der Praxis bringt das dann aber nicht wirklich besonders viel. Ich halte die 30% Reduzierung in der Praxis für nicht realisierbar, auch wenn da viel versprochen wurde.

MfG

Hannes

Beitrag von „schelborneifel“ vom 8. Juli 2018 um 12:43

mein im juli 2012 neu gekaufter touareg hat bis heute alle vorgeschriebenen Wartungen und Inspektionen beim vwh

Beitrag von „Coronet“ vom 9. Juli 2018 um 11:06

Ich muss in der Regel eh nicht in die Stadt mit dem Auto. Wenn doch mal, dann fahre ich sowieso mit der Bahn.

- Und falls ich doch mal mit dem Dicken in die Großstadt wollte, dann würde ich auch so hin fahren, wie er ist.

Zur Not bezahle ich dann halt einen Strafzettel.

Beitrag von „Thotti“ vom 9. Juli 2018 um 15:14

Der NOx-Anteil im Abgas lässt sich bei einem Euro5 gar nicht per Software reduzieren.

Das geht nur auf dem "chemischen" Weg, also per Hardware-Nachrüstung (SCR-Katalysator).

Per Software geht bei einem EU5 nur die Abgasrückführung zu verändern, was zwar ggf. den Rußpartikelaustritt und vvl. das CO2 verringert, nicht aber das NOx in wirklich nennenswerten Mengen.

NOx lässt sich einzig (um auf die entsprechend vorgeschriebenen Grenzwerte zu kommen) per Nachbehandlung mittels Harnstoff (sog. "AdBlue") reduzieren.

Daher weigern sich ja die Hersteller bisher standhaft, die Hardware-Nachrüstung bei EU5 zu übernehmen.

Kostet es bei einem 1,6L-4Zyl-TDI schon gut 2000 Euro, wird es wohl beim 6- oder 8-Endler ein vielfaches davon kosten.

Da verschaukelt man lieber weiter die Politik und den Verbraucher, indem man immer wieder gebetsmühlenartig das Software-Update als das wirksame Mittel anpreist.

Dass das gar nichts bringt (außer extrem verrusteten AGR bis hin kompletten Motorschäden), will offenbar niemand wahr haben.

Ich habe zwischenzeitlich bei einigen Anbietern von SCR-Kat's nachgefragt, ob und ggf. wann es ein Nachrüstsystem für 6- und 8-Zylinder geben wird.

Antwort einstimmig:

"Solange der Gesetzgeber keine klaren Richtlinien in Form von Gesetzen oder Verordnungen erlässt, wird hier weder etwas entwickelt noch produziert".

Die Kosten dafür sind einfach zu hoch im Gegensatz zum zu erwartenden "Markterfolg" solcher großen Nachrüstlösungen.

Oder anders herum:

Solange die Hersteller nicht per Gesetz bzw. Verordnung dazu gezwungen werden, zumindest den größten Teil der Nachrüstkosten zu übernehmen, wird sich rein gar nichts an der EU6-Nachrüstfront tun.

Es wird offenbar auch bei den Herstellern der Nachrüstsysteme davon ausgegangen, dass sich niemand freiwillig und auf eigene Kosten eine Nachrüstung für solch große Motoren anschafft und einbauen lässt.

Und da sind wir wieder beim Pudels Kern: der Politik....

Beitrag von „schelborneifel“ vom 9. Juli 2018 um 17:14

Zitat von Thotti

Der NOx-Anteil im Abgas lässt sich bei einem Euro5 gar nicht per Software reduzieren.
[...]

das ist eine klare aussage !!!

fest steht doch, dass vw z.b.mit dem touareg v6 Baujahr 7/2012 seine co2- und noxwerte wohl auf dem Prüfstand, aber nicht im fahrbetrieb auf der strasse bringt, und der vw-vorstandsvorsitzende winterkorn im September 2015 zugegeben hat, dass vw betrogen hat, und das kraftfahrtbundesamt bei vw illegale abschaltvorrichtungen festgestellt hat.

unabhängig davon, ob in meiner Stadt vor oder nach nov. 2018 Fahrverbote ausgesprochen werden (klageende ende 2018), ist es doch ratsam, vorsorglich mit der jetzt auch vom Bundesrat genehmigten Gesetzesvorlage und einer musterfeststellungsklage mit anderen bei einem zugelassenen verband aktiv zu werden. das ziel sollte sein, den wagen zurückzugeben und den Kaufpreis abzüglich eines betrages für die gefahrenen km erstattet zu bekommen.
wie schätzt ihr die weitere Entwicklung ein?

schelborneifel

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Juli 2018 um 06:47

Zitat von Thotti

Der NOx-Anteil im Abgas lässt sich bei einem Euro5 gar nicht per Software reduzieren.
Das geht nur auf dem "chemischen" Weg, also per Hardware-Nachrüstung (SCR-

Katalysator).

Per Software geht bei einem EU5 nur die Abgasrückführung zu verändern, was zwar ggf. den Rußpartikel ausstoß und vvtl. das CO2 verringert, nicht aber das NOx in wirklich nennenswerten Mengen.

Das ist nicht richtig! Durch erhöhten Einsatz der AGR kann man die NOx-Werte reduzieren, aber dann steigen dafür wieder die Rußpartikel, die dann im DPF abgebrannt werden müssen. Daher gibt es dann mehr Regeneration beim DPF, und das erhöht dann wieder leicht den Verbrauch und somit der CO2-Ausstoß. Problematisch wird dieses Softwareupdate dann aber hauptsächlich beim Kurzstreckenbetrieb, da versifft die AGR und der DPF kann nicht richtig freigebrannt werden.

MfG

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 10. Juli 2018 um 07:29

Grundsätzlich richtig was Du schreibst, aber um auf die EU-Grenzwerte zu kommen reicht dieses Mittel beim EU5 nicht aus.

Durch die erhöhte Rückführung wird der NOx-Ausstoß zwar nochmals reduziert, aber bei weitem nicht in dem Maße, wie es erforderlich wäre um die Grenzwerte zu erreichen.

Mal als Gegenbeispiel:

Ich habe ja noch den Superb mit dem 190PS-Diesel und AdBlue.

Vor dem Softwareupdate AdBlue-Verbrauch ca. 0,7 Liter auf 1000km.

Nach dem Update fast 2 Liter auf 1000km.

Hier sieht man schon welche Mengen Harnstoff nötig sind, um den EU6 (noch nicht mal EU6d!) auf die Grenzwerte zu bringen.

Und wer will mir da erzählen, dass man dann einen EU5 nur durch ein reines Update da hinbekommen will?

Dann gäbe es keine SCR-Kat's und wir würden alle nur eine neue Firmware draufspielen.

Unsere LKW-Flotte besteht ausnahmslos aus EU6-Fahrzeugen, welche den Abgaswerten nach bereits heute EU6d-Temp erreichen.

AdBlue-Verbrauch hier zwischen 4 und 7 Liter auf 1000km....

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Juli 2018 um 08:34

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/23006-touareg-p7-baujahr-7-2012-euro-5-%C3%A4nderungen-in-euro-6-m%C3%B6glich/>

Zitat von Thotti

Grundsätzlich richtig was Du schreibst, aber um auf die EU-Grenzwerte zu kommen reicht dieses Mittel beim EU5 nicht aus.

Durch die erhöhte Rückführung wird der NOx-Ausstoß zwar nochmals reduziert, aber bei weitem nicht in dem Maße, wie es erforderlich wäre um die Grenzwerte zu erreichen.

Unsere LKW-Flotte besteht ausnahmslos aus EU6-Fahrzeugen, welche den Abgaswerten nach bereits heute EU6d-Temp erreichen.

AdBlue-Verbrauch hier zwischen 4 und 7 Liter auf 1000km....

Das ist schon klar, aber besser als nichts ist es auf alle Fälle. Die Frage ist eben, ob diese Grenzwerte wirklich die Luft in den Städten so verbessern wie gedacht.

OT: Allein, wenn man an die Umweltzone im Hamburg denkt, die alten Schiffe im Hafen stoßen ja sicher weniger Abgase aus als ein alter Diesel... 🚢

Zum Adblue: Wenn man das System schon installiert hat, dann sollte man auch die entsprechend nützen. Euro6d-Temp erreicht man wohl auch nicht durch Softwareupdates an bestehenden Euro6b-Motoren mit Adblue, nicht umsonst hat der neue Touareg noch zusätzlich einen NOx-Speicherkat im Abgasstrang installiert.

Dass ein LKW weit mehr Adblue braucht als ein PKW ist schon klar, der braucht ja auch entsprechend viel mehr Diesel und hat auch viel mehr Gewicht mit sich rumzuschleppen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 10. Juli 2018 um 10:36

Rein technisch gesehen kann jeder EU6 schon heute EU6d-Temp....

nämlich einfach durch Erhöhung der AdBlue-Einspritzmenge in das Abgassystem.

Problem dabei ist aber: die verbauten Ad-Blue-Tanks in den PKW sind dafür viel zu klein (Stichwort "AdBlue-Tank-Kartell der Autohersteller", einfach mal googlen).

Man war (und ist?) bei den Herstellern der Meinung, dass die Absatzzahlen massiv einbrechen würden, wenn man den Kunden erzählt, dass ein AdBlue-gereinigtes Fahrzeug bis zu 2 Liter und mehr AdBlue auf 1000km verbraucht.

Das sei nicht verkäuflich.

Also hat man die AdBlue-Menge künstlich (durch entsprechende Softwareeingriffe) klein gehalten und sich auf fast einheitliche Tankgrößen geeinigt.

Bei Fahrzeugen, bei denen der Besitzer selber AdBlue nachfüllen kann ist das an sich ja kein so großes Problem, aber was ist mit den Fahrzeugen, bei denen AdBlue immer von Inspektion zu Inspektion reichen sollte (30.000km?) und nur von der Werkstatt nachgefüllt werden kann/soll? Da gäbe es sicherlich mit den Kunden Theater, wenn diese z.B. mit ihrem A6 mit 10 Liter-Tank plötzlich alle 5.000km in die Werkstatt müssten um AdBlue nachfüllen zu lassen.

Dazu kommt der AdBlue-Preis:

Auf dem freien Markt werden gerne schon mal 1,20 bis 1,50 pro Liter aufgerufen. Absoluter Wucher....

Ich vergleiche mal mit unseren Einkäufen: wir beziehen in der gesamten Gruppe je Niederlassung ungefähr circa alle 5 Wochen gut 3.000 Liter. Literpreis netto aktuell 15,4 Cent.

Die AdBlue-Kosten kann sich jeder selber ausrechnen....bei 15 Cent / Liter sicherlich nicht kriegsentscheidend, bei 1,50 jedoch schon.

OT zum Thema Hamburg:

die Lachnummer schlechthin ist ja die 500m Straßensperrung.....damit man dann 2,8km Umweg mit 8 Ampeln fährt.

Beitrag von „Thotti“ vom 10. Juli 2018 um 10:45

[Zitat von Hannes H.](#)

Dass ein LKW weit mehr Adblue braucht als ein PKW ist schon klar, der braucht ja auch entsprechend viel mehr Diesel und hat auch viel mehr Gewicht mit sich rumzuschleppen.

Naja, relativ....

Beispiel:

Wir haben aktuell ganz neue Scania S410 SZM laufen (New Generation). Dieserverbrauch bei diesen Zugmaschinen im Schnitt um die 24 Liter/100km bei durchschnittlich 70% Auslastung (Tonnenkilometer).

Heißt: Im Schnitt fahren die Autos mit 28 Tonnen Gesamtgewicht durch die Gegend.

Rechne ich nun mal meinen V8 mit vllt. 2,3 Tonnen dagegen, hat der Scania ganz klar die wesentlich bessere Umweltbilanz.

Man muss der Fairness halber aber auch dazu sagen:

- Begrenzt auf 85km/h (nicht 89km/h)
- Topografie-Getriebe (Anbindung an die Topografie-Daten des Navis)
- besonders geschulte Fahrer (Effizienzschulungen)
- Vollverkleidete SZM
- Energy Saver Reifen
- Power- und Normalmodus ausprogrammiert, Fahrzeuge laufen ausschließlich im Eco-Modus

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Juli 2018 um 11:02

Zitat von Thotti

Rein technisch gesehen kann jeder EU6 schon heute EU6d-Temp....
nämlich einfach durch Erhöhung der AdBlue-Einspritzmenge in das Abgassystem.

Also hat man die AdBlue-Menge künstlich (durch entsprechende Softwareeingriffe) klein gehalten und sich auf fast einheitliche Tankgrößen geeinigt.

Bei Fahrzeugen, bei denen der Besitzer selber AdBlue nachfüllen kann ist das an sich ja kein so großes Problem, aber was ist mit den Fahrzeugen, bei denen AdBlue immer von Inspektion zu Inspektion reichen sollte (30.000km?) und nur von der Werkstatt nachgefüllt werden kann/soll?

Naja, ganz so ist es nicht. Es gibt ja die Bedingung, dass der SCR-Kat auch die entsprechende Temperatur hat, das ist gerade in der Warmlaufphase nicht möglich bzw. auch nach langen Bergabfahrten, Stopp and Go.... Aus der Sicht versucht man mit Nacheinspritzungen die Temperatur im Abgastrakt künstlich zu erhöhen, das schafft weniger Phasen der Abschaltungen im System, aber löst das Thema nicht. Der zusätzliche NOx-Speicherkat ist ja im neuen Touareg auch nicht zum Spass verbaut worden.

Die Reichweite beim T2 ist ja trotz des großen Tanks (glaube 23l) auch jetzt vor dem Softwareupdate in keinsten Weise von 30tkm möglich, von daher wäre eine Erhöhung der Einspritzmenge von Adblue kein großes Problem (wohl mehr die Betankung im Kofferraum), auch sehe ich keine wirklich einheitlichen Adblue-Tankgrößen, allein bei VW gibt es sehr viele verschiedene Größen. Im neuen T3 gibt es einen kleinen Tank und gegen Aufpreis bekommt man wieder den großen Tank... 😞

Die Kosten für Adblue sind ja eh auch schon im Fallen, da die Nachfrage steigt und dadurch auch der Konkurrenzdruck, wie beim normalen Tanken steigt (hatte zuletzt um 0,35 EUR/l an der Zapfsäule bezahlt).

MfG

Hannes

Beitrag von „hirotake“ vom 22. August 2019 um 07:31

Moin,

gibt es hier eigentlich schon neue Informationen von TwinTec zum V6 TDI?

Der Motor müsste ja sehr interessant für den Hersteller sein.

Gruss,
Thorben

Beitrag von „Thotti“ vom 22. August 2019 um 12:32

Nein, bisher ist -zumindest mir- nichts bekannt zu 6- und 8-Zylinder-Motoren.

Aktuell gibt es nur Typengenehmigungen für den EA189 und den EA220 (?), sprich die klassischen 4-Zylinder zwischen 1,6 und 2,0-Liter Hubraum aus dem VW-Regal.

Nochmal der Tipp:

Auf der Homepage von Baumot eintragen und hoffen, dass genug zusammenkommen, damit SCR-Nachrüstkits für die V6 und V8 produziert und zugelassen werden.

Beitrag von „hirotake“ vom 23. August 2019 um 15:40

[Zitat von Thotti](#)

Nochmal der Tipp:

Auf der Homepage von Baumot eintragen und hoffen, dass genug zusammenkommen, damit SCR-Nachrüstkits für die V6 und V8 produziert und zugelassen werden.

Erledigt! Allerdings glaube ich schon, dass da noch einige Anfragen für die V6 Motoren kommen. Sind ja bei Audi auch massenhaft verbaut worden

Beitrag von „Goka“ vom 24. August 2019 um 07:56

Platz ist ja auch genug unterm Auto ... Gruss Goka