

Neue Abgaskampagne Touareg 7p 4.2 tdi

Beitrag von „french“ vom 1. Juli 2020 um 14:32

Hallo Community,

da meine Internetrecherche keine Ergebnisse brachte, wollte ich Euch an dieser Stelle auf eine neue Kampagne von VW aufmerksam machen, die seit Mai 2020 aktiv sein soll - ich hoffe es interessiert Euch und ist auch soweit noch nicht bei Euch bekannt.

Ich wollte meinen Touareg 7p, 4.2 tdi, Bj. 2013 zu einem Ölwechsel in einer VW Werkstatt anmelden und bekam zusätzlich zu dem übersandten Angebot den Hinweis, dass der Werkstatt vom VW Portal mitgeteilt wurde, dass es eine Service - Aktion für mein Fahrzeug bzgl. Update Motor - und Getriebesteuergerät gibt.

Ich habe daraufhin meine FIN selber einmal online in das VW-System eingegeben und daraufhin die verbindliche Information erhalten, dass mein Fahrzeug von der Schummelsoftware-Update-Beglückung nicht betroffen sei ...

Dann nahm ich noch einmal per Mail mit der VW Werkstatt Kontakt auf und fragte nach, was es denn mit diesem Update auf sich habe und bekam die folgenden Informationen:

"Technischer Hintergrund

DEU

Im Rahmen einer freiwilligen Verbesserung des Emissionsminderungskonzepts an Volkswagen Fahrzeugen mit TDI- Motor wird die Software des Motor- und Getriebesteuergerätes optimiert.

Das Software-Update wird sich weder auf Kraftstoffverbrauch, CO2-Emissionswerte, Motorleistung, maximales Drehmoment und Geräuschemissionen noch auf die Dauerhaltbarkeit des Motors und des Abgasnachbehandlungssystems negativ auswirken.

Erst nach Umprogrammieren der Steuergeräte ist zu erkennen, ob zusätzlich der AGR-Kühler erneuert werden muss oder nicht."

Im Moment bin ich erst einmal ziemlich froh, dass es sich um eine FÜR VOLKSWAGEN freiwillige Aktion handelt denn damit kommt erstmal keine KBA-Aufforderung zu mir nach Hause :evil:

Ich bin mir allerdings nicht sicher, ob eine Werkstatt dieses Update nicht doch ungefragt im Rahmen von Serviceleistungen aufspielen würde - daher hier an dieser Stelle einmal dieser Beitrag.

Mich würde Eure Meinung über diese Entwicklung sehr interessieren.

Bis dahin verbleibe ich mit besten Grüßen vom See

French

Beitrag von „rubi“ vom 1. Juli 2020 um 17:21

[french](#)

respekt soetwas als ersten Beitrag einzustellen 🤔

Eventuell erzählst Du ja mal etwas mehr zu Dir und deinem Fahrzeug.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. Juli 2020 um 17:47

Hallo french,

hast Du einen Aktionscode für den Rückruf?

Gruß

Hannes

Beitrag von „french“ vom 1. Juli 2020 um 18:24

@ruby ich habe 56 Jahre Erfahrung im Leben und habe mir meinen Brummer vor ziemlich genau einem Jahr zugelegt war erster Hand und hatte erst 59 tkm gelaufen, eine ganz ordentliche Ausstattung incl. Standheizung und ja im Gegensatz zu meinem BMW E70 (X5) muss ich ihn doch ziemlich um die Kurven wuchten 😊

Was Fahrdynamik angeht könnte VW sicher eine Menge von BMW lernen



. Aber aus zum Teilauch

unerklärbaren

Gründen

liebe

Da ich vorhabe, das gute Stück etwas länger zu fahren, habe ich direkt nach Kauf bei einem Spezialisten, der den ganzen Tag nichts anderes macht, alle Getriebe-/Differentialöle vorschriftsmässig wechseln lassen. Kurze Zeit später wurden in einem anderen Betrieb Unterboden und Hohlräume u. a. mit Mike Sanders versiegelt.

Daneben schraube ich seit rund 23 Jahren an meinem Spitfire mit - so hoffe ich - recht ansehnlichem Erfolg rum.

Soviel erstmal zu mir ...

[Hannes](#) ich habe keinen Aktionscode aber alle Infos die mir zu dem Thema vorliegen sind oben aufgeführt.

Viele Grüße vom See

French

Beitrag von „rubi“ vom 1. Juli 2020 um 19:16

[french](#)

sorry für die Skepsiss, ist eben ungewöhnlich das sich jemand anmeldet und gleich so einen Beitrag postet.

Sonst kommt doch eher, Hilfe ich habe dies oder jenes Problem

Gruß

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. Juli 2020 um 20:29

[Zitat von french](#)

Erst nach Umprogrammieren der Steuergeräte ist zu erkennen, ob zusätzlich der AGR-Kühler erneuert werden muss oder nicht."

Hallo French,

diesen Satz finde ich ja interessant! Wer kommt denn für die Kosten auf, sollte der AGR-Kühler zum Tauschen sein? Ist das in der Aktion enthalten, oder müsstest du im Falle des Falles das dann selber bezahlen? Hast du die Frage an VW gestellt?

MfG

Hannes

Beitrag von „french“ vom 1. Juli 2020 um 20:41

Hannes die Frage würde sich sicher zu Recht stellen, sobald man das angesprochene Update ernsthaft in Erwägung ziehen sollte.

Hier im Forum gibt es bestimmt die eine oder andere Koryphäe die weiss, wie man eine solche Kampagne einschätzen muss ...

Ich hoffe, da kommen noch entsprechende Rückmeldungen. 🤔

Grüsse vom See French

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. Juli 2020 um 07:39

Dieses Update scheint es auch für den V6 TDI zu geben, unter Aktionscode 23AS kann man das durchführen lassen. Es ist aber freiwillig und nicht verpflichtend und soll angeblich die Abgaswerte im Bereich NOx deutlich verbessern. Welche Nachteile da zum Tragen kommen, und was da genau gemacht wird, wird wieder mal nicht kommuniziert.

MfG

Hannes

Beitrag von „french“ vom 2. Juli 2020 um 09:04

Danke für die Info Hannes.

Die Frage nach dem: Warum nach dem Update dann eventuell die Notwendigkeit bestehen sollte, den AGR-Kühler wechseln lassen zu müssen, würde sich nun stellen. Mit der Antwort auf diese Frage könnten dann Rückschlüsse auf das Risiko die mit dem Update verbunden sein können möglich sein

Grüße French

Beitrag von „pfentom“ vom 16. Juli 2020 um 19:29

Hallo,

ich habe heute auch eine Info vom KBA bekommen mit einem zusätzlichen Schreiben von VW für ein freiwilliges Software-Update für meinen V8 Diesel.

Aktionscode 23 AT. Im Schreiben von VW stand das o.g.

Ich bin mir aber nicht sicher wie ich reagieren soll, da keinerlei Hinweise auf Erfahrungsberichte bzw. negative Auswirkungen vorliegen.

Hat jemand das Update schon durchführen lassen? Kann ich irgendwo mit meiner FIN nachforschen ob das Update für mein Fahrzeug sein muss?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. Juli 2020 um 22:45

[Zitat von pfentom](#)

Ich bin mir aber nicht sicher wie ich reagieren soll, da keinerlei Hinweise auf Erfahrungsberichte bzw. negative Auswirkungen vorliegen.

Hat jemand das Update schon durchführen lassen? Kann ich irgendwo mit meiner FIN nachforschen ob das Update für mein Fahrzeug sein muss?

Nachdem es freiwillig ist, würde ich mal warten. So transparent wie VW hier agiert (es wird einem ja nicht gesagt bzw. auch den Händlern wohl nicht, was genau das Update bewirkt) würde ich kein Update auf die Schnelle machen lassen. Das Update ist in einem Jahr auch noch gratis, von daher besteht ja jetzt kurzfristig keine Eile es gleich durchführen zu lassen. Mein Meinung: Zuerst sollen mal andere den Beta-Tester spielen, und nach reichlich Erfahrungen

dazu kann man sich es ja noch immer überlegen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 17. Juli 2020 um 07:29

Das gleiche Schreiben traf gestern auch bei mir ein.

Selbstverständlich werde ich das Update NICHT durchführen lassen, zudem ist es ja rein freiwillig.

Und noch entscheidet nicht VW, was an an meinem Wagen durchgeführt wird.

Auch das KBA schreibt von einer "freiwilligen" Maßnahme. Macht man es nicht, besteht weder die Gefahr des Erlöschens der Betriebserlaubnis noch eines Fahrverbotes.

Da ich mich einer Sammelklage der RA Gansel angeschlossen habe, bat ich auch dort um Stellungnahme.

Die Antwort kam prompt, ich zitiere aus der Mail:

"...

vielen Dank für Ihre Anfrage. Grundsätzlich sollte das Software Update so spät wie möglich aufgespielt werden. Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Software Update zu weiteren Mängeln führen kann. Daher empfehle ich Ihnen, ein Aufspielen des Software Updates zu verweigern.

Erst wenn das Landratsamt die Stilllegung androht, besteht Handlungsbedarf.

Sollte ein Termin beim TÜV in Kürze anstehen, so weisen Sie den TÜV darauf hin, dass Sie sich gerade im Klageverfahren mit dem Hersteller befinden...."

To be continued....

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 17. Juli 2020 um 11:23

Hallo,

damit möchten die Verweigerer vermutlich keinen effektiven Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten?

Nach meiner Kenntnis umfasst die Servicemaßnahme 23AT neben dem Update für die Motor- und Getriebesteuergeräte auch eine Überprüfung der AGR (Ventil, Kühler, Sensor). Sind Verschmutzungen feststellbar erfolgt eine Reinigung oder sogar Austausch der Einheit. Ich höre schon das Geschrei, falls spätere Folgeschäden auf eine Versumpfung des Aggregats zurück zu führen sind und Volkswagen nicht bereit ist, hier aktiv über Kulanzregelungen nachzudenken.

Ob eine Rechtsanwältin zur Serviceaktion die nötige Sachkenntnis hat um Sinnhaftigkeit dieser Serviceaktion und deren Folgen zu beurteilen, entzieht sich meiner Sachkenntnis.

Hier verlass ich mich dann doch lieber auf das Urteil von Bund, Länder und Automobilindustrie.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Goka“ vom 17. Juli 2020 um 12:16

Hallo Zusammen ,

soweit ich das mitbekommen habe, wird wohl zumindest beim V6 TDI euro5, das D Programm der Automatik durch das Programm für Geradeausfahrt ersetzt.

Das kann ich an meinem Auto nachvollziehen: Wagen gerade hinstellen, Zündung aus, Motor an und losfahren ohne lenken (wichtig!), solange ich nicht lenke schaltet die Automatik anders, niedrigtourig, geringe Hysterese und macht auch keinen Unterschied wenn man zwischen D und S schaltet. Erst nach etwas Lenken gibt es die gewohnten Modi D und S.

Vom Fahrgefühl her wird ziemlich viel hin und her geschaltet, und mit dem Wandler Schlupf zusammen hat man ein eher geringen "Antritt" bei moderatem Gasgeben. Man kann durchaus mit 800U/min fahren, was sonst nicht geht - was aber auch kein Vergnügen ist. Gruss Volker

Beitrag von „Thotti“ vom 17. Juli 2020 um 17:04

Zitat von dreyer-bande

Hallo,

damit möchten die Verweigerer vermutlich keinen effektiven Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten?

Nach meiner Kenntnis umfasst die Servicemaßnahme 23AT neben dem Update für die Motor- und Getriebesteuergeräte auch eine Überprüfung der AGR (Ventil, Kühler, Sensor). Sind Verschmutzungen feststellbar erfolgt eine Reinigung oder sogar Austausch der Einheit.

Ich höre schon das Geschrei, falls spätere Folgeschäden auf eine Versumpfung des Aggregats zurück zu führen sind und Volkswagen nicht bereit ist, hier aktiv über Kulanzregelungen nachzudenken.

Ob eine Rechtsanwalt zur Serviceaktion die nötige Sachkenntnis hat um Sinnhaftigkeit dieser Serviceaktion und deren Folgen zu beurteilen, entzieht sich meiner Sachkenntnis.

Hier verlass ich mich dann doch lieber auf das Urteil von Bund, Länder und Automobilindustrie.

Gruß

Hannes

Also ich bitte Dich.....mit nem V8-Diesel durch die Gegend ballend und ernsthaft glauben, durch ein paar geänderte Bits und Bytes würde sich der Schadstoffausstoß so massiv verbessern, dass es was bringt???

Ironiemodus an

Mein V8 ist ein EU-5. So.... Die der EU-5 zugrunde liegenden Grenzwerte hält er also ein. Oder etwa nicht? Kann ich ja gar nicht glauben. Na da wird ja so ein Software-Update gaaanz sicher alles wieder tutti machen.

Ironiemodus aus

Und ganz sicher wird VW an meinem V8, der mittlerweile 8 Jahre alt ist und fast 280.000km auf der Uhr hat, im Rahmen dieser "Serviceaktion" in Fall des Falles auch ganz sicher ganz viele Reinigungs- und ggf. Austauschmaßnahmen vornehmen. Wir naiv muss man denn sein, um das ernsthaft zu glauben?

Die ballern irgendeine neue Firmware über die Schummelsoftware und das wars. Da wird mal rein nix gereinigt oder sogar ausgetauscht.

Und wenn's dann in ein paar Monaten am AGR oder sonstwo hakelt: Sorry lieber Kunde, aber bei so einem alten Auto.....das hängt keinesfalls mit dem Update zusammen.

Ich verlasse mich lieber auf das Urteil einer RA-Kanzlei, die mittlerweile tausende Klienten in diesem Fall vertritt und TÄGLICH mit Situations- und Entwicklungsberichten zu tun hat als auf Bund, Länder und Hersteller.

Wie viel Ahnung Bund und Länder haben wurde uns ja in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen. Die sind doch nach Strich und Faden von den Herstellern belogen und betrogen worden und haben nix gemerkt.

Und ganz sicher wird uns der Hersteller die Wahrheit sagen, um uns arme Kunden zu schützen.

Vergiss es: der ist nur an unserer Kohle interessiert und wartet darauf, dass unsere ollen Karren endlich verrecken, damit er uns seine neuen Autos andrehen kann.

Nüscht iss: et jibbt keen Update, und ich bleibe bei der Sammelklage.

Meine Frau hat Ihre Kanzlei mitten in Düsseldorf. Es dauert nicht mehr lang, und sie kann den T nicht mehr für die 2x wöchentliche Fahrt in die Kanzlei nutzen, weil schon Kilometer vorher das Fahrverbot für all die eingerichtet wird, die weniger wie EU6 haben. Siehe Stuttgart: seit 01.07. is da nix mehr mit EU5 in der Stadt.

Und das kommt ganz sicher auch noch in anderen Städten.

Da bleibt ihr dann nur: 2 Stunden mit den ÖPNV (es sind 60km einfache Strecke) oder einen EU6 kaufen.

Beitrag von „Franks“ vom 17. Juli 2020 um 18:59

[Zitat von Thotti](#)

....ernsthaft glauben, durch ein paar geänderte Bits und Bytes würde sich der Schadstoffausstoß so massiv verbessern, dass es was bringt???....

ist das nicht genau die Vorgehensweise von VW in dem ganzen Abgasskandal? Ein paar Änderungen an der Software haben den Schadstoffausstoß massiv verbessert. Was es gebracht hat sieht man ja jetzt 😊

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. Juli 2020 um 20:14

Zitat von Thotti

Die ballern irgendeine neue Firmware über die Schummelsoftware und das wars. Da wird mal rein nix gereinigt oder sogar ausgetauscht.

Und wenn's dann in ein paar Monaten am AGR oder sonstwo hakelt: Sorry lieber Kunde, aber bei so einem alten Auto.....das hängt keinesfalls mit dem Update zusammen.

Ich verlasse mich lieber auf das Urteil einer RA-Kanzlei, die mittlerweile tausende Klienten in diesem Fall vertritt und TÄGLICH mit Situations- und Entwicklungsberichten zu tun hat als auf Bund, Länder und Hersteller.

Wenn es eine sogenannte "Schummelsoftware" wäre, dann würde das KBA kein Schreiben rausgeben, dass das Update freiwillig ist. Bis dato wurden alle Updates ja verpflichtend ausgegeben und vom KBA überwacht. Es sollte aber jeden klar sein, dass im Zuge der weiteren Erfahrungen mit verbesserten Abgaswerten einige Erfahrungen auch beim alten Modell einfließen können, und darum geht es wohl hier.

Ich stimme meinen Vorrednern aber bei, dass ein Rechtsanwalt, der technisch keine Ahnung hat, hier auch nicht helfen kann. Der kann dir max. Geld rausholen, aber das wird in dem Fall wohl eher schwierig werden.

MfG

Hannes

Beitrag von „Schnullibulli“ vom 17. Juli 2020 um 20:41

Hallo V8 TDI Freunde,

auch bei mir ist das Schreiben der KBA mit der Empfehlung der freiwilligen Serviceaktion 23AT gerade angekommen.

Ich werde diese Aktion nicht machen lassen, da u.a. damit das Thermofenster der AGR Regelung in Richtung niedrigere Temperaturen verschoben wird. Damit läuft man Gefahr, dass die AGR- Kanäle sich zusetzen, wenn die Abgase noch nicht heiß genug sind und man mal nur

kurze Stecken fährt.

Ein Bekannter arbeitet beim örtlichen VW Freundlichen in der Werkstatt und hat mir das auf "privatem Weg" erklärt.

Jeder der seinen V8 TDI demnächst zum VW Freundlichen bringen will, z.B. wegen Service, sollte denen sogar explizit "verbieten" , diese "kostenlose Serviceaktion" 23AT durchzuführen, wenn man das nicht will. Sonst passiert das einfach automatisch... denn der Freundliche kann dann mit VW diese Leistung abrechnen, die man zwar als Kunde nicht zahlen muss.

Grüße Michael

Beitrag von „Performance“ vom 31. Juli 2020 um 19:16

Wie sieht das denn eigentlich bei Chiptuning aus?

Bei ner Eintragung mittels Teilegutachten sollte sich diese VW Softwareupdate-Problematik doch erledigt haben, oder?

Beitrag von „kelle“ vom 31. Juli 2020 um 19:52

[Zitat von Hannes H.](#)

Dieses Update scheint es auch für den V6 TDI zu geben, unter Aktionscode 23AS kann man das durchführen lassen.

Hallo,

habe heute Post vom KBA zu obriger Servicemassnahme 23AS bekommen. Freiwillig und angeblich keinerlei Nachteile☐☐.

Hat schon jemand die Aktion machen lassen und Erfahrungen zu möglichen Auswirkungen gemacht. Bin da doch etwas skeptisch, mein alter Amarok ist nach so einer Aktion fast ausnahmslos im Reinigungsprogramm für den Dpf unterwegs gewesen. Ich würde das Update sonst vorerst aussitzen.

Gruß Torsten

Beitrag von „Björn“ vom 1. August 2020 um 11:27

Zitat von Performance

Wie sieht das denn eigentlich bei Chiptuning aus?

Bei ner Eintragung mittels Teilegutachten sollte sich diese VW Softwareupdate-Problematik doch erledigt haben, oder?

Wenn die Basis-Software zurückgezogen wird, sollte die Tuning-Software auch ungültig werden. Wobei diese die Abgaswerte sehr wahrscheinlich auch verändert, ob positiv oder negativ.

Beitrag von „Kniegas“ vom 1. August 2020 um 18:00

Hallo Miteinander,

das Schreiben zur "Aktion 23 AS" ging gestern auch bei mir per Post ein. Deshalb habe ich mich hier bei Euch mal gezielt angemeldet.

Ich habe einen 7P5 Baujahr 2014.

Von Freunden aus den USA & Canada hörte ich, dass dort der VW (Audi) V6 3.0 Liter Dieselmotor längst von VW als "Skandalmotor" akzeptiert wurde.

Ich habe mich immer gefragt, wann die Nummer hierzulande endlich ins Rollen gerät ...

Meine Frau fährt übrigens einen Tiguan 2.0 TDI, den wir 6 Wochen nach den (aller!) ersten Meldungen zum Dieselskandal (gebraucht) beim hiesigen Freundlichen gekauft hatten. Nachdem das Landgericht unsere Klage hauptsächlich deswegen abgewiesen hatte, haben wir dann während des Berufungsverfahrens vor dem Oberlandesgericht einen Vergleichsvorschlag von VW erhalten, den wir - wie sich nun nach den letzten BGH-Urteilen (07/2020) herausgestellt hat - glücklicherweise angenommen haben. Über den Inhalt des Vergleichs darf ich aber nichts mitteilen, Lach! ...Verstehe ich gar nicht 😊

....So, zurück zu meinem Touareg.

Ich kann meinen versierteren Vorrednern nur beipflichten.

Leute, wartet mit diesem freiwilligen "Software-Update"!

Da kommt wohl nun das nächste Kapitel des Diesel-Skandals auf uns zu.

(Warum sollten die Ingenieure denn die größeren Motoren dieser Baujahre "sauberer" hingekriegt haben?)

Wer weiß, was VW mit dieser neuen Software-Version wirklich bezweckt.

Man könnte ja fast glauben, dass da eine software-seitige Abschalteneinrichtung eliminiert werden soll...

Und dem KBA traue ich keinen Deut mehr als den Herstellern.

Beitrag von „Björn“ vom 1. August 2020 um 18:53

[Zitat von Kniegas](#)

(Warum sollten die Ingenieure denn die größeren Motoren dieser Baujahre "sauberer" hingekriegt haben?)

Stellen wir die Frage mal andersherum, warum sollte das nicht möglich sein? Alle möglichen Geräte kriegen ständig Updates und werden dadurch "besser", warum also nicht auch bei der Motorsteuerung?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 1. August 2020 um 19:36

[Zitat von Kniegas](#)

Wer weiß, was VW mit dieser neuen Software-Version wirklich bezweckt.

Man könnte ja fast glauben, dass da eine software-seitige Abschalteneinrichtung eliminiert werden soll...

Und dem KBA traue ich keinen Deut mehr als den Herstellern.

Kurz zur Erklärung: Es gab einen Gipfel der Automobilhersteller mit dem Verkehrsminister und da wurden von den OEMs die Zusagen gemacht, dass es für Euro5-Modelle Softwareversionen geben soll, die den solche Fahrzeuge sauberer machen soll, und genau darauf zielt diese Rückrufaktion. Diese Aktion gibt es auch nur in Deutschland, da ja für VW Kosten anfallen, und nicht in anderen Ländern. Das weiss ich, da ich am Donnerstag beim Freundlichen war und mit ihm über diese Aktion gesprochen habe, hier in Österreich gibt es diese Aktion auf alle Fälle nicht.

Und nach fast 10 Jahren und div. Erfahrungen von neueren Modellen gibt es auf alle Fälle Fortschritte, sonst würde es ja beim Handy auch keine Updates geben, die ein altes Modell besser machen, oder?

MfG

Hannes

Beitrag von „Kniegas“ vom 2. August 2020 um 11:20

Zitat von Hummerman

Stellen wir die Frage mal andersherum, warum sollte das nicht möglich sein? Alle möglichen Geräte kriegen ständig Updates und werden dadurch "besser", warum also nicht auch bei der Motorsteuerung?

Wieso sollte eine neue Software alte Hardware besser machen können?

Habt Ihr im Bekanntenkreis ein paar Ingenieure? Idealerweise aus der Autopmotivebranche?

...Dann fragt die doch mal 😊

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. August 2020 um 11:30

Zitat von Kniegas

Wieso sollte eine neue Software alte Hardware besser machen können?

Habt Ihr im Bekanntenkreis ein paar Ingenieure? Idealerweise aus der Autopmotivebranche? ...Dann fragt die doch mal 😊

Man glaubt ja gar nicht, was man heutzutage alles mit entsprechender Software realisieren kann.

Ja, bin selber einer, und nachdem ich bei einem großen Automobilzulieferer arbeite, habe ich natürlich viele im Bekanntenkreis... 😊

MfG

Hannes

Beitrag von „Kniegas“ vom 2. August 2020 um 11:30

[Zitat von Hannes H.](#)

Kurz zur Erklärung: Es gab einen Gipfel der Automobilhersteller mit dem Verkehrsminister und da wurden von den OEMs die Zusagen gemacht, dass es für Euro5-Modelle Softwareversionen geben soll, die den solche Fahrzeuge sauberer machen soll, und genau darauf zielt diese Rückrufaktion. Diese Aktion gibt es auch nur in Deutschland, da ja für VW Kosten anfallen, und nicht in anderen Ländern. Das weiss ich, da ich am Donnerstag beim Freundlichen war und mit ihm über diese Aktion gesprochen habe, hier in Österreich gibt es diese Aktion auf alle Fälle nicht.

Und nach fast 10 Jahren und div. Erfahrungen von neueren Modellen gibt es auf alle Fälle Fortschritte, sonst würde es ja beim Handy auch keine Updates geben, die ein altes Modell besser machen, oder?

MfG

Hannes

Noch so ein Profi...

Die meisten alten Android-Smartphones vertragen gar keine neue Software Generationen, sondern bleiben z.B. bei Android 5, 6, 7 stehen.

Manchmal findet man irgendwo im WWW ein neueres ROM, das man da noch drauf flashen kann. (Wenn man weiß, wie es geht 😊)

Aber regelmäßig werden die Geräte dann nicht schneller oder besser, sondern die Hardware ist überfordert, und alles wird ruckeliger und eher langsamer.

Deswegen bieten die OEM irgendwann eben keine neuen Android Versionen mehr für ihre alten Geräte an...

Und bei iOS haben die neuen (64bit) Update Versionen die alten 32bit Geräte fast unbrauchbar gemacht.

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2020 um 11:31

[Zitat von Kniegas](#)

Wieso sollte eine neue Software alte Hardware besser machen können?
Habt Ihr im Bekanntenkreis ein paar Ingenieure? Idealerweise aus der
Autopomotivebranche? ...Dann fragt die doch mal 😄

Servus Namenloser,

was ist das denn für eine eigenartige und komplett praxisfremde Sichtweise, nebst der eingangs geäußerten regelrechten Verschwörungstheorie gegenüber dem KBA? Selbstverständlich kann mit weiter verbesserten und optimierten Ansteuerungen auch "alte" Hardware in Teilbereichen bessere Ergebnisse erzielen. Oder spielst du dir auf deinen PC, das Smartphone und Co. - aus grundsätzlichem Misstrauen oder anhand der scheinbar haufenweise in deinem Umkreis vorhandenen "Ingenieure" - auch niemals Updates auf?

Bevor ich im Vorfeld irgendwelche mutmaßlichen Verschlechterungen, ohne jede Sachkenntnis was wirklich passiert, in den Raum stelle, da würde ich erst mal ein bisschen nachdenken.

Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2020 um 11:35

[Zitat von Kniegas](#)

Noch so ein Profi... [...]

Ich lege dir an der Stelle auch noch einen angemessenen Tonfall im Umgang mit anderen Usern ans Herz. Falls du unsere Forenregeln und Empfehlungen noch nicht gelesen hast(?), zu denen geht's hier: [KLICK](#)

Grüße

Robert

Beitrag von „Performance“ vom 2. August 2020 um 11:38

Zitat von Hummerman

Wenn die Basis-Software zurückgezogen wird, sollte die Tuning-Software auch ungültig werden. Wobei diese die Abgaswerte sehr wahrscheinlich auch verändert, ob positiv oder negativ.

Nachdem der Tuner für sein Teilegutachten u.a. ein eigenes Abgasgutachten fahren muss, sollte das von der VW Software unabhängig und damit legal sein, egal, was VW noch alles an neuer Software anbietet.

Beitrag von „Kniegas“ vom 2. August 2020 um 11:40

Naja...dann werde ich mal von außen Eure Rückmeldungen lesen, sobald Ihr das Software-Update habt machen lassen.

In diesem erlauchten Kreis von treuen VW-Konzern-Jüngern ist ja offensichtlich kein Raum für eine kritische Unterhaltung.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 2. August 2020 um 11:50

Zitat von Kniegas

Naja...dann werde ich mal von außen Eure Rückmeldungen lesen, sobald Ihr das Software-Update habt machen lassen.

In diesem erlauchten Kreis von treuen VW-Konzern-Jüngern ist ja offensichtlich kein Raum für eine kritische Unterhaltung.

Es geht hier um zwei verschiedene Paar Schuhe: Das erste ist ob das Update wirklich für den Anwender Nachteile bringt, darüber kann man sicher diskutieren, und das zweite ist, dass man alles in die kriminelle Ecke stellt. Du hast ja die Behauptung angestellt, dass das Update nur angeboten wird um die derzeitige illegale Software zu vertuschen, dem ist mal wohl nicht so, sonst wäre das nicht freiwillig und würde auch in ganz Europa erfolgen, und nicht nur in Deutschland.


MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2020 um 12:07

[Zitat von Kniegas](#)

Naja...dann werde ich mal von außen Eure Rückmeldungen lesen, sobald Ihr das Software-Update habt machen lassen. [...]

 Und wie du "nach außen" kommst, das findest du [hier](#).

Grüße

Robert

Beitrag von „Björn“ vom 2. August 2020 um 12:37

[Zitat von Performance](#)

Nachdem der Tuner für sein Teilegutachten u.a. ein eigenes Abgasgutachten fahren muss, sollte das von der VW Software unabhängig und damit legal sein, egal, was VW noch alles an neuer Software anbietet.

Ohne mich damit im Detail beschäftigt zu haben, wäre ich mir da nicht so sicher. Zumindest die Teilegutachten die ich mir angeguckt habe, basieren jeweils auf der originalen Software und es wird auch nur eine CO2-Vergleichsmessung durchgeführt.

[Zitat von Kniegas](#)

Wieso sollte eine neue Software alte Hardware besser machen können?

Ich vermute, dir ist das Gesamtkonzept nicht klar. Motoren sind seit Jahren bzw. Jahrzehnten ein Konstrukt aus Hard- und Software. Und aus diesem Grund muss eine neue Software nicht die Hardware besser machen, sondern einfach nur die alte Software verbessern. Jeder Tuner kann

dir eine super Software basteln, mit der dein Motor wie eine Dampfloek rußt.

Zitat von Kniegas

In diesem erlauchten Kreis von treuen VW-Konzern-Jüngern ist ja offensichtlich kein Raum für eine kritische Unterhaltung.

Kritische Unterhaltungen sind gern gesehen, nur man sollte auf dem Boden der Tatsachen bleiben und nicht jedes Update verteufeln, wie es die Medien (und Anwälte) gern machen.

Beitrag von „Kniegas“ vom 2. August 2020 um 14:01

Zitat von Hummerman

Ich vermute, dir ist das Gesamtkonzept nicht klar. Motoren sind seit Jahren bzw. Jahrzehnten ein Konstrukt aus Hard- und Software. Und aus diesem Grund muss eine neue Software nicht die Hardware besser machen, sondern einfach nur die alte Software verbessern. Jeder Tuner kann dir eine super Software basteln, mit der dein Motor wie eine Dampfloek rußt.

Doch doch. Das habe ich schon verstanden. Ich glaube sogar auch, dass mit der "Freiwilligen Servicemaßnahme Software-Update Dieselmotor - Aktionscode 23AS" - unter Anderem - auch eine kleine Reduzierung der Stickoxidemissionen erreicht werden könnte. Allerdings dürfte die allenfalls im niedrigen, einstelligen Prozentbereich liegen.

Klar, ich weiß was jetzt kommt: "...Immerhin! Super! Das ist doch besser als gar nichts!" und so ...

Nicht umsonst gibt es ja mittlerweile Hardware-Nachrüst-Kits für den EA189, weil eben keine Software aus einer "dreckigen" Hardware einen sauberen Diesel machen kann. Leider läuft das nur schleppend an. Für den Tiguan gibt es das entsprechende Kit beispielsweise noch nicht.

Ich habe einfach kein Vertrauen mehr in VW.

Der Konzern hat bisher nichts gemacht, wozu er nicht gezwungen wurde.

Und laut meines Anschreibens von VW erfolgt dieses Update (also für VW) auch nicht freiwillig, denn ... "die Automobilhersteller haben beim "Diesel-Gipfel" 2017 als wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten für insgesamt 5,3 Mio. Autos Software-Updates zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes **zugesagt**, ..."

Das erklärt auch, warum diese Aktion nicht Österreich läuft. Da wurden VW und die anderen dt.

Automobilhersteller scheinbar nicht vorgeladen und mussten nichts "zusagen".

...Man könnte daher ja fast meinen, dem VW-Konzern wäre die Luftqualität in österreichischen Städten vollkommen egal.

Und dass VW uns hier in Europa nicht dieselben Entschädigungsregelungen wie in den USA angeboten hat, liegt nur daran, dass sie dies aufgrund der unterschiedlichen Rechtssysteme eben nicht mussten.

...Aber nichts für ungut, Leute!

Ich bin raus. Mein Account befindet sich bereits in der Lösungsfrist.

Ihr könnt mich auch gerne vorher kicken.

Ich habe ja vermutlich wieder etliche Forenregeln gebrochen 😊

Und ich wage zu behaupten, dass da tatsächlich noch eine weitere Skandal-Welle mit den größeren V6 und V8 Dieselmotoren auf uns zu kommt.

Was waren wir doch alle stolz auf unsere sauberen TDIs "made in Germany" ...

Beitrag von „coala“ vom 2. August 2020 um 14:46

[Zitat von Kniegas](#)

[...] Ich bin raus. Mein Account befindet sich bereits in der Lösungsfrist.

Ihr könnt mich auch gerne vorher kicken.

Ich habe ja vermutlich wieder etliche Forenregeln gebrochen 😊 [...]

Zum letzten Satz: Nun, selbige sollte man vorher eben besser lesen (und beachten), wenn eh schon entsprechende Defizite in Bezug auf ein angemessenes Auftreten bestehen. So was brauchen wir hier nicht, insofern die Frist gerne abgekürzt.

Grüße
Robert

Beitrag von „Björn“ vom 2. August 2020 um 15:55

Zitat von Kniegas

Ich habe einfach kein Vertrauen mehr in VW.

Der Konzern hat bisher nichts gemacht, wozu er nicht gezwungen wurde.

[...]

Und dass VW uns hier in Europa nicht dieselben Entschädigungsregelungen wie in den USA angeboten hat, liegt nur daran, dass sie dies aufgrund der unterschiedlichen Rechtssysteme eben nicht mussten.

Ok, verstanden. Weil VW in Deutschland nicht die selben Entschädigungsleistungen wie in den USA anbieten musste, ist alles was VW macht falsch.

Beitrag von „JSFK“ vom 2. August 2020 um 18:21

Äh welcher Konzern oder Firma oder Privatmann macht schon was freiwillig.

In solchen Sachen ist VW sicherlich nicht alleine oder der Alleinschuldige, die Aussage find ich schon unfair

Kein Automobilhersteller macht solche Eingeständnisse wenn das KBA kein Druck macht

Beitrag von „Rainer S“ vom 2. August 2020 um 19:55

Hallo Freunde,

kommen wir doch zurück zu der Aktion.

Hat Sie schon jemand gemacht und hat er auswirkungen im fahrferhalen

oder ähnliches bei seinem Baby bemerkt?:

Bei mir steht die Aktion auch an, so wäre ich über sachliche Informationen dankbar.

Beitrag von „kelle“ vom 3. August 2020 um 21:49

Zitat von Rainer S

Hallo Freunde,

kommen wir doch zurück zu der Aktion.

Hat Sie schon jemand gemacht und hat er Auswirkungen im Fahrverhalten oder ähnliches bei seinem Baby bemerkt?:

Bei mir steht die Aktion auch an, so wäre ich über sachliche Informationen dankbar.

Hallo,

dem würde ich mich gern anschließen.

Gruß Torsten

Beitrag von „semu“ vom 4. August 2020 um 17:56

Hallo zusammen,

ich hatte gestern meinen Touareg zur Inspektion und Ölwechsel. Heute kam die Post vom KBA. Die Werkstatt kannte die Aktion bereits und ich ließ sie durchführen - sehe hier euren Ansatz von IT und deren Update Strategie, warum als nicht. Ich hab meinen Touareg schon über 100.000km und über 6 Jahre. Auf der Heimfahrt wurde schnell die neue Schaltstrategie offensichtlich. Man muss aber fairerweise sagen, dass mein persönliches adaptives Getriebeprogramm sicherlich durch das Update erstmal weg ist.

Bei 55-60 geht er schnell in den 7. Gang und ist bei etwa 1000 U/min. Beschleunigung und Gangwechsel unverändert gefühlt. Mal sehen was der Verbrauch auf dem täglichen, wenig befahrenen Arbeitsweg sagt.

semu

Beitrag von „coala“ vom 4. August 2020 um 18:01

[Zitat von semu](#)

[...] Man muss aber fairerweise sagen, dass mein persönliches adaptives Getriebeprogramm sicherlich durch das Update erstmal weg ist. [...]

Servus semu,

ein "persönliches adaptives Schaltprogramm" gibt es nicht, da wird sich also nichts mehr verändern 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „semu“ vom 4. August 2020 um 21:33

[Zitat von coala](#)

Servus semu,

ein "persönliches adaptives Schaltprogramm" gibt es nicht, da wird sich also nichts mehr verändern 😊.

Nennen wir es eben anders...---> [KLICK](#) <---

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. August 2020 um 06:22

[Zitat von semu](#)

Bei 55-60 geht er schnell in den 7. Gang und ist bei etwa 1000 U/min. Beschleunigung und Gangwechsel unverändert gefühlt.

Das entspricht exakt dem Schaltverhalten meines Facelift-Modells. Mit 50 wird schon im 6. gefahren, im Bereich 55-60 wird in den 7. geschaltet und bei ca. 75 kommt Gang 8 dran (wenn es eben ist und man ruhig beschleunigt).

MfG

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 5. August 2020 um 07:04

Allein der Glaube versetzt Berge.....

Ich zitiere mal aus dem Schreiben der RA Gansel an Volkswagen hinsichtlich der bekannten "Schummelsoftware" am V8 TDI aus dem Hause Audi, welches auch mir im Rahmen meiner Teilnahme an der Sammelklage vorliegt:

Zitat:

"II. Einsatz manipulierter Software

Nachdem im September 2015 der sogenannte „VW-Abgasskandal“ publik wurde, fanden Experten erstmals im Juni 2017 auch in von der Audi AG hergestellten größeren Dieselmotoren illegale Manipulationssoftware vor, die bestimmte Parameter wie beispielsweise die Temperatur (sog. „Thermofenster“) oder die Fahrzeuggeschwindigkeit ermittelt, um die Funktion und Effizienz des Abgasreinigungssystems im Straßenbetrieb zu reduzieren.

So kommt es nach eigenen Angaben des Herstellers bei von Audi hergestellten Dieselmotoren, die nach der Abgasnorm EURO 5 zugelassen wurden, in bestimmten Situationen zu NOx-Überschreitungen von bis zu 100 % des Grenzwertes. (vgl. Pressemitteilung der Audi AG vom 1. Juni 2017, abrufbar unter: [https://www.audimediacenter.com/de/pressemitteilungen/audi-ruft-in-europa-24000-autos-mit-v-tdimotor-](https://www.audimediacenter.com/de/pressemitteilungen/audi-ruft-in-europa-24000-autos-mit-v-tdimotor-zurueck-8912)

zurueck-8912, zuletzt abgerufen am 12.02.2019) In dem streitgegenständlichen Fahrzeug VW Touareg 4.2 TDI kommt mindestens eine unzulässige Abschaltvorrichtung zum Einsatz.

...

Mit unzulässiger Motorsteuerungssoftware ausgestattete 3,0l- und 4,2l-Motoren wurden auch in den Diesel-Fahrzeugen der Marke Porsche verbaut.

...

Eine Abschaltvorrichtung - wie auch das im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Thermofenster -

...

Die im streitgegenständlichen Fahrzeug verbaute Abschaltvorrichtung ist folglich nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 unzulässig. Nach alledem ist auch das streitgegenständliche Fahrzeug mit jedenfalls einer nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form eines Thermofensters ausgestattet.

..."

Die jetzt vorliegende "Serviceaktion" ist doch nichts anderes, als genau dieses Thermofenster mindestens zu verkleinern wenn nicht sogar ganz abzuschalten.

Die Folgen davon sind bekannt (AGR).

Hier wird nichts "optimiert", das ist jetzt das gleiche wie seinerzeit bei den 4- und 6-Zylinder-Diesel-Fahrzeugen.

Nachfolgend auch noch ein Zitat aus der Stellungnahme der RA Gansel an mich hinsichtlich des aktuellen "Software-Updates".

Zitat:

"Grundsätzlich sollte das Software Update so spät wie möglich aufgespielt werden. Unsere Erfahrungen haben gezeigt, dass ein Software Update zu weiteren Mängeln führen kann.

Daher empfehle ich Ihnen, ein Aufspielen des Software Updates zu verweigern. Erst wenn das Landratsamt die Stilllegung androht, besteht Handlungsbedarf. Sollte ein Termin beim TÜV in Kürze anstehen, so weisen Sie den TÜV darauf hin, dass Sie sich gerade im Klageverfahren mit dem Hersteller befinden. "

Beitrag von „coala“ vom 5. August 2020 um 08:57

[Zitat von semu](#)

Nennen wir es eben anders...----> [KLICK](#) <---

Servus,

und das ist eben nicht korrekt, der "persönliche Fahrstil" spielt keinerlei Rolle. Die Adaption, welche fortwährend im Hintergrund läuft, versucht geringfügige individuelle Unterschiede der einzelnen Getriebe samt dem laufenden Verschleiß auszugleichen. Bedeutet nichts anderes, als die Optimierung der Schaltvorgänge an sich. Hierzu soll - wird es korrekt gemacht - nach dem Austausch relevanter mechanischer Komponenten und / oder einem FW-Update deswegen eine

sogenannte Adaptionfahrt nach festgelegtem Schema durch die Werkstatt durchgeführt werden, damit das Getriebe korrekt "angelernt" wird.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 5. August 2020 um 08:58

Zitat von Thotti

Die jetzt vorliegende "Serviceaktion" ist doch nichts anderes, als genau dieses Thermofenster mindestens zu verkleinern wenn nicht sogar ganz abzuschalten.

Die Folgen davon sind bekannt (AGR).

Hier wird nichts "optimiert", das ist jetzt das gleiche wie seinerzeit bei den 4- und 6-Zylinder-Diesel-Fahrzeugen.

Ich halte nicht viel von diesen Rechtsanwälten, die einfach keine Ahnung von der Technik haben. Sie werden natürlich versuchen für sich entsprechende Einnahmequellen zu finden, und dafür gibt es genug Klientel. Nachdem das KBA dieses Thermofenster bis dato nicht reklamiert hat, und diese Serviceaktion nur in Deutschland stattfindet, wird dieses Thermofenster auch nicht illegal sein. Es ist ja ausdrücklich erlaubt, dass man zum Schutz des Motors gewisse System abschalten kann. Auch sollte mal gesagt werden, dass das KBA als einziges in Europa solche Updates auch einfordert und die dann überwacht. Wenn man z.B. sieht, dass ein Mercedes mit Renault-Motor eine Rückrufaktion machen musste und Renault, der ja in Frankreich typisiert wurde, mit dem gleichen Motor sowas nicht macht, dann sieht man die sogenannte deutsche Gründlichkeit wieder mal...

Eines dürfte aber im Zuge des Updates wohl optimiert worden sein, und das ist das Schalten des Automatikgetriebes. Ich finde es bei meinem Wagen sehr angenehm, dass der Motor im Normalbetrieb auf sehr niedrigen Drehzahlniveau betrieben wird, das macht den Wagen leiser und spart auch Sprit.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 5. August 2020 um 09:11

Zitat von Hannes H.

Ich halte nicht viel von diesen Rechtsanwälten, die einfach keine Ahnung von der Technik haben. Sie werden natürlich versuchen für sich entsprechende Einnahmequellen zu finden, und dafür gibt es genug Klientel. [...]

Servus,

genau so ist es. Denen liegen auch nicht mehr Informationen vor, was bei den Updates geändert wird. Dazu dürfte denen schon berufsbedingt das technische Verständnis fehlen, auf irgendwelche möglichen Auswirkungen zu schließen, selbst wenn VW diese Änderungen zugänglich machen würde - was sie nicht tun.

Dem zweiten Satz von Hannes ist nichts hinzuzufügen, der beschreibt es perfekt. Natürlich sind negative Auswirkungen theoretisch möglich, genauso gut wie eben aber auch positive. Fakt ist aber: Wir wissen es nicht und es bringt wenig, dem Geplänkel einiger Winkeladvokaten Gehör zu schenken, die überhaupt keine Ahnung haben.

Grüße

Robert

Beitrag von „macko“ vom 5. August 2020 um 09:23

Servus,

übrigens bekam mein Vater mit seinem Q7 V6TDI CRCA schon vor über einem Jahr genau das gleiche Schreiben, was wir jetzt mit unseren V6/V8 TDI's bekommen. Er hat's auch nicht machen lassen. Seitdem kam kein einziges Schreiben mehr.

Wir sollten uns getreu dem VW Motto verhalten: Ruhig bleiben und aussitzen... 😊

Gruß

Marco

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 5. August 2020 um 15:12

Hallo,

die bisher bei diesem Motor eingesetzte Software der Motor- und Getriebesteuergeräte ist vom Ursprung her 10 Jahre alt.

Die Automobilhersteller (nicht nur VW) hat beim "Diesel Gipfel" in 2017 der Bundesregierung eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes zugesagt,

Warum soll es unmöglich sein nach 10 Jahren, durch eine Veränderung der Software im Betrieb eine entsprechende Reduzierung zu erreichen ohne, dass sofort mit Motorschäden zu rechnen ist?

Auch ist für die Maßnahme vom Kraftfahrtbundesamt eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt (ABE).

Immerhin soll der Schadstoffausstoß um 25 % bis 30 % gesenkt werden.

Das als Ergebnis hier nicht die Schadstoffnorm 6 heraus kommt, ist m.E., bei einer wirksamen Senkung des Schadstoffausstoßes überhaupt, sekundär.

Auf Nachfrage erklärt mir der Serviceberater, der von mir kontaktierten Vertragswerkstatt, dass das AGR-Ventil auf eine eventuelle Verschmutzung geprüft wird.

Sollte es aus irgend einem Grund verschmutzt sein, wird nach dem Grund der Verschmutzung gesucht und eine Maßnahme mit VW abgestimmt.

Ggf. wird das AGR auf Kosten von VW gereinigt oder sogar ersetzt.

In diesem Fall wurde mir ein kostenloser Mietwagen zugesagt.

Ich sehe von daher keinen Grund diesem Automobilhersteller und der angekündigten Maßnahme mit Misstrauen zu begegnen.

Dem technischen Verständnis des einen oder anderen Anwalts, bringe ich weitaus weniger Vertrauen entgegen.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Jörg71“ vom 6. August 2020 um 00:26

[Zitat von dreyer-bande](#)

Hallo,

die bisher bei diesem Motor eingesetzte Software der Motor- und Getriebesteuergeräte ist vom Ursprung her 10 Jahre alt.

Die Automobilhersteller (nicht nur VW) hat beim "Diesel Gipfel" in 2017 der Bundesregierung eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes zugesagt,

Warum soll es unmöglich sein nach 10 Jahren, durch eine Veränderung der Software im Betrieb eine entsprechende Reduzierung zu erreichen ohne, dass sofort mit Motorschäden zu rechnen ist?

Auch ist für die Maßnahme vom Kraftfahrtbundesamt eine Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt (ABE).

Immerhin soll der Schadstoffausstoß um 25 % bis 30 % gesenkt werden.

Das als Ergebnis hier nicht die Schadstoffnorm 6 heraus kommt, ist m.E., bei einer wirksamen Senkung des Schadstoffausstoßes überhaupt, sekundär.

Auf Nachfrage erklärt mir der Serviceberater, der von mir kontaktierten Vertragswerkstatt, dass das AGR-Ventil auf eine eventuelle Verschmutzung geprüft wird.

Sollte es aus irgend einem Grund verschmutzt sein, wird nach dem Grund der Verschmutzung gesucht und eine Maßnahme mit VW abgestimmt.

Ggf. wird das AGR auf Kosten von VW gereinigt oder sogar ersetzt.

In diesem Fall wurde mir ein kostenloser Mietwagen zugesagt.

Ich sehe von daher keinen Grund diesem Automobilhersteller und der angekündigten Maßnahme mit Misstrauen zu begegnen.

Dem technischen Verständnis des einen oder anderen Anwalts, bringe ich weitaus weniger Vertrauen entgegen.

Gruß

Hannes

Alles anzeigen

Hallo Hannes,

ich kann mich deiner Meinung nur voll und ganz anschließen.

Zudem sollte man beachten, dass bei vom KBA angeordneten Updates bei deren Nichtvornahme letztlich die Stilllegung des Dicken droht. Dies haben die Straßenverkehrsämter

schon durchaus so durchgezogen. Dies wurde bisher auch von der Rechtsprechung so akzeptiert. Einwände in die Richtung, dass das Update eventuell dem Motor schadet, hat die Rechtsprechung nicht gelten lassen. Die entsprechenden Entscheidungen insbesondere des OVG Münster und OVG Brandenburg sind im Internet verfügbar.

Viele Grüße

Jörg

Beitrag von „AndiHH“ vom 6. August 2020 um 16:59

[Zitat von dreyer-bande](#)

... Auf Nachfrage erklärt mir der Serviceberater, der von mir kontaktierten Vertragswerkstatt, dass das AGR-Ventil auf eine eventuelle Verschmutzung geprüft wird.

Sollte es aus irgend einem Grund verschmutzt sein, wird nach dem Grund der Verschmutzung gesucht und eine Maßnahme mit VW abgestimmt.

Ggf. wird das AGR auf Kosten von VW gereinigt oder sogar ersetzt.

In diesem Fall wurde mir ein kostenloser Mietwagen zugesagt.

Moin,

Was ich mich nur frage ist, ob es wirklich so ist und keine Blase? Wer von uns hat die Möglichkeit dieses zu überprüfen? Kurz gesagt, man muss es glauben, oder?

Viele Grüße

Andi

Beitrag von „coala“ vom 6. August 2020 um 17:14

Servus,

die AGR kann vom Freundlichen durchaus auf den Verschmutzungszustand geprüft werden. "Mein" VW Autohaus (und natürlich sicher auch noch andere...) besitzt seit einer Weile sogar

ein spezielles, von VW freigegebenes Reinigungssystem, um AGR-Ventil samt weiterer Komponenten zu reinigen. Das läuft fast ähnlich wie eine Spülung zur Entkalkung oder Reinigung bei einem Gebäude-Heizungssystem. Notfalls kann man sich die mündlichen Zusagen des Freundlichen ja kurz schriftlich bestätigen lassen, wenn da Zweifel bestehen.

Grüße

Robert

Beitrag von „pe7e“ vom 6. August 2020 um 21:38

Hi,

Das AGR System ist generell verschmutzt. Da gehen ja auch nur Abgase und Verbrennungsreste durch. Fraglich ist sicherlich der Grad der Verschmutzung. Hier ist mit Sicherheit die Fahrweise des Nutzers hauptsächlich verantwortlich.

Gruß

Beitrag von „semu“ vom 6. August 2020 um 21:53

Nach 2 Tagen gleicher Arbeitsweg: keine Auffälligkeiten nach dem Update!

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. August 2020 um 06:31

Moin,

nachdem SEMU berichtet hatte, wie und wann das Automatikgetriebe schaltet, habe ich gestern Abend und auch heute Morgen mal darauf geachtet. Bei mir ist es so, dass er jetzt, ohne Update, bei 50Km/h in den 5. schaltet und ab ca. 55/56 Km/h in den 6. Gang schaltet, jedoch muss ich hier sagen, dass ich den 3.0 l TDI mit 150Kw habe. Ich gehe mal davon aus, dass dies das gleich sein sollte. Denn derzeit werden auch für den 3 l TDI die Leute von der KBA angeschrieben.

Mal ne Frage nebenbei: kann man über VCDS sehen, welche Version vom Steuergerät geflasht wurde? Ich muss nächsten Monat zur Inspektion und möchte kontrollieren können, ob die es gemacht haben oder nicht.

VG

Andi

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 7. August 2020 um 07:40

Hallo Andi,

das Schaltverhalten von V6 TDI und dem V8TDI kann man in der Geschwindigkeit nicht gleichsetzen.

Der V6 TDI schaltet in meiner Erinnerung eher.

Gruß

Hannes

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. August 2020 um 07:57

[Zitat von dreyer-bande](#)

Hallo Andi,

das Schaltverhalten von V6 TDI und dem V8TDI kann man in der Geschwindigkeit nicht gleichsetzen.

Der V6 TDI schaltet in meiner Erinnerung eher.

Gruß

Hannes

Moin,

das hatte ich mir fast gedacht, wobei das wahrscheinlich im unteren Geschwindigkeitsbereich ähnlich sein sollte. Nun weiß ich nicht, ob jeder der hier mit liest und schreibt auch gleich den

4,2 TDI hat. So wie ich mitbekommen habe sind derzeit alle Touareg 7P von der Aktion betroffen (s. anderen Thread)

VG

Andi

Beitrag von „Hannes H.“ vom 7. August 2020 um 08:33

[Zitat von AndiHH](#)

So wie ich mitbekommen habe sind derzeit alle Touareg 7P von der Aktion betroffen (s. anderen Thread)

Nein, es sind nicht alle Touareg 7P betroffen, nur die Euro5-Diesel.

MfG

Hannes

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. August 2020 um 09:07

Sorry, dass ich es so verallgemeinert hatte. Natürlich nur die Euro-5 Diesel....

danke dir für den Hinweis....

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 7. August 2020 um 09:56

Hallo,

wir sollten die Themen bei den Typen V6 TDI und hier V8 TDI nicht vermischen.
Das sind nun einmal unterschiedliche Motoren mit unterschiedlichen Motorsteuerungen.

Dem V6 fehlen 2 Zylinder und der V8 hat keine Start/Stop Automatik. 😊

Ob die Maßnahmen zum Update und AGR-Prüfung bei den Motoren identisch sind weiß ich nicht.

Auch sind beim V6 TDI sicherlich unterschiedliche Leistungsstufen betroffen?

Gruß

Hannes

P.S. natürlich lese ich auch im V6 TDI-Thema mit.

Beitrag von „AndiHH“ vom 7. August 2020 um 10:18

ok, da hast du recht. Dann klinge ich mich mal aus und lese nur mit... 😊

VG

Andi

Beitrag von „TouaregCologne“ vom 7. August 2020 um 22:23

Wird nur der Motor o. bekommt das Getriebe auch ein Update? Aisen hat für das Getriebe 3 neuere Version seit 2010 veröffentlicht.

Zur Motorsoftware, never update a running System 😊

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 8. August 2020 um 07:07

| [Zitat von TouaregCologne](#)

Wird nur der Motor o. bekommt das Getriebe auch ein Update? Aisen hat für das Getriebe 3 neuere Version seit 2010 veröffentlicht.

Zur Motorsoftware, never update a running System 😊

Moin,

zum 1.: wir sind hier nicht bei Motortalk.

zum 2.: auch dort erscheint es mir üblich, dass zunächst im Thema nach einer Lösung der eigenen Frage gesucht wird.

zum 3.: wir sind hier im Thema beim V8 TTDI.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Rainer S“ vom 4. September 2020 um 15:43

Hallo zusammen,

so jetzt mal **Sachliche DATEN:**

Am Dienstag 01.09.2020 Aktion **23AS durchgeführt.**

Das Schaltverhalten hat sich total verändert,

jetzt wird bei 1400 Umdrehungen schon hochgeschaltet vor der Aktion erst bei etwa 17000,

selbst in der Ortschaft bei 50 kmh schaltet er bis in den 7 Gang,

bei 60 kmh geht er jetzt schon in den 8, und beim runterschalten vom 8 in den 7 erst bei 900 Umdrehungen

früher hat er schon bei 1500 runtergeschaltet.

Geteste bei gerader Straße ohne Steigung.

Beim anfahren schaltet er jetzt sofort in den 2 Gang (Ich glaube den 1 Gang haben sie ausgebaut 😊😄)

was mir nicht schlecht erscheint.

Vom 3 in 4 ist der Schaltvorgang jetzt deutlich zu spüren habe ich früher nicht so empfunden.

Da er jetzt später runterschaltet habe ich das Gefühl ich muss mehr selber auf die Bremse, wahrscheinlich werde ich mich schnell daran gewöhnen und mir wirt es nicht mehr auffallen. Habe früher auch schon von Hand runtergeschalten um zu verzögern, wird jetzt wahrscheinlich öfters vorkommen.

Beim Hänger Betrieb fühlt es sich auch anderst an.

Es müßen auch noch weitere elektrische Sachen geändert worden sein mein Baby gibt jetzt ander leucht Singnale

beim abschließen.

Wie sich das auf den Diesel verbrauch auswirkt kann ich noch nicht sagen, werde dann Bericht erstatten sobald ich eine Tankfüllung ohne Hänger gefahren bin.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 4. September 2020 um 16:12

Hallo Rainer,
das Update erfolgte bei einem V8 TDI?

Gruß

Hannes

Beitrag von „Rainer S“ vom 4. September 2020 um 21:11

Hallo Hannes,

nein bei meinem V6 BJ 2013

Bin ich in die Falsche Sparte gerutsch hier war doch die Rede

von der Aktion 23AS 🤔

Ansonsten BITTE Beitrag in die Richtige Sparte verschieben, Danke

Beitrag von „Treg7P“ vom 10. September 2020 um 20:44

Hi Leute,

sorry, ich habe keinen extra Beitrag für den V6 TDI gefunden, sollte es den doch geben, bitte verschieben....

Habe im Netz beim KBA eine PDF gefunden, da kann man einiges nachlesen:

[Link zur KBA PDF](#)

(VW Touareg 3.0l TDI (Euro 5).....114)

Beitrag von „AndiHH“ vom 12. September 2020 um 08:39

Moin,

anhand dieses Berichtes lässt sich erkennen, dass der NOx -Ausstoß drastisch reduziert wird. Soweit ich aber noch in Erinnerung hatte, ging es im Abgasskandal um den CO2-Ausstoß. Weiter würde mich interessieren, wie es um das AGR-Ventil und dessen Haltbarkeit steht?

Viele Grüße

Andi

Beitrag von „Hannes H.“ vom 12. September 2020 um 09:26

[Zitat von AndiHH](#)

Soweit ich aber noch in Erinnerung hatte, ging es im Abgasskandal um den CO2-Ausstoß. Weiter würde mich interessieren, wie es um das AGR-Ventil und dessen Haltbarkeit steht?

Nein, da liegst du falsch, da ging es um das Thema NOx, CO2 ist ja kein giftiges Abgas, das emittiert ja auch jeder Mensch beim Atmen.

Die Haltbarkeit des AGR-Ventils wird wohl erst die Erfahrung zeigen.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 12. September 2020 um 11:12

Servus,

dass CO₂ nicht giftig wäre, das ist mir aber neu. Zufällig habe ich mit derartigen Messungen an Arbeitsplätzen öfters zu tun und in Deutschland gilt:

- Ab 1.000 ppm wird die Luftqualität schon als "schlecht" beurteilt. (Natürliche Konzentration draußen liegt so um die 415 ppm, vor Beginn der Industrialisierung hatten wir noch so 280 ppm).
- Bei Werten ab 1.500 bekommen empfindliche Mitarbeiter(innen) schon leichte Konzentrationsstörungen, die besonderen Mimosen jammern auch über Kopfschmerzen.
- 5.000 ppm sind die maximal zulässige Konzentration am Arbeitsplatz, diese darf nur kurzzeitig (empfohlen max. 2 h) erreicht werden.

Ab 4 - 5 % CO₂ Gehalt in der Atemluft wirkt das Gas narkotisierend, ab dann 8 % tödlich.

Zudem ist CO₂ dummerweise ein recht potentes Treibhausgas, was auch nicht gerade von Vorteil ist, wenn man es in großen Mengen in die Atmosphäre bläst. Der prozentuale Gehalt im Abgas lässt sich allerdings leider nicht technisch beeinflussen, das ist eine Konstante, die bei der Verbrennung zwangsläufig in dem Maße entsteht, in dem Kohlenstoff im Kraftstoff gebunden ist. Verbrennst du nur einen Liter Diesel, so erzeugst du gut 2,6 kg CO₂, indem der gebundene CO mit den Sauerstoffatomen der Umgebungsluft zu CO₂ reagiert.

Ich habe hierzu schon mal eine kleine [Messreihe im Fahrzeug](#) gemacht, wie sich die Innenluftqualität bei aktiver und ausgeschalteter Lüftung verändert. Da sieht man ganz gut, wie schnell der Gehalt dieses Schadstoffs ansteigt, wenn der Luftwechsel niedrig ist, obwohl nur eine einzige Person im Fahrzeug sitzt.

[Anderes Thema, allerdings eben zu genannter Messreihe nun leider aktuell passend:](#)

Eigentlich haben wir uns intern darauf geeinigt, das Thema COVID-19 nicht auch noch im Forum zu thematisieren, weil es einen eh schon in den Medien entsprechend verfolgt. Das gilt auch für den in Arbeit befindlichen Newsletter, der - bis auf den letzten, leicht ironischen Satz - davon verschont bleiben wird 😊. Allerdings möchte ich euch hier ein paar Empfehlungen an die Hand geben, wie ihr euch in/bei unserem gemeinsamen Hobby Touareg am besten vor einer möglichen Infektion schützt, wenn ihr mal mit "fremden" Leuten im Auto sitzt. Die o.g. Messreihe war lange vor Corona, da dachte noch keiner an so was, aber nun kann man das damit ganz gut visualisieren, wie sich die Luftqualität im Fahrzeug beeinflussen lässt.

Ich bin kein natürlich Mediziner sondern Techniker, allerdings ist die Physik des Ganzen in Sachen Partikelkonzentration "Aerosole" auch eine technische und keine medizinische, so dass jeder ganz leicht ein paar Grundlagen verinnerlichen und umsetzen kann, sei es im Touareg oder sinngemäß am Arbeitsplatz bzw. unterwegs.

Im Auto:

- Die Lüftung *niemals* abschalten oder auf Umluftbetrieb stellen. Automatische "Umluftschaltung" deaktivieren.
- Für einen guten Luftdurchsatz sorgen, Lüftungsstufe nicht manuell auf "minimal" einstellen. Beim TG III CR das Klimaprofil von "sanft" auf "mittel" umstellen, wenn mehrere Leute mitfahren.
- Das Allerwichtigste, man denkt oft gerne nicht dran: Bleibt nie mit anderen Leuten im Fahrzeug sitzen, wenn Zündung und damit Lüftung aus sind. Die Aerosolkonzentration steigt - auch bei nur einem Mitfahrer - enorm schnell an, weil das Luftvolumen im Auto sehr begrenzt ist. Damit dürfte dann zwangsläufig auch relativ kurzfristig eine Viruskonzentration erreicht werden, welche irgendwann hoch genug für eine Ansteckung sein wird, wenn einer der Mitfahrer aktuell infektiös ist. Ergo: Lüftung an lassen oder eben zügig aussteigen.

Bei Audi geht man übrigens derzeit bei Fahrveranstaltungen so vor, dass nur *ein* Mitfahrer im Fahrzeug sitzen darf und zwar mit maximaler Distanz. Bedeutet, hinten rechts. Maskenpflicht ist dort klar, brauchen wir nicht erörtern.

Grüße

Robert

Beitrag von „TouaregCologne“ vom 14. September 2020 um 19:52

[Zitat von dreyer-bande](#)

Moin,

zum 1.: wir sind hier nicht bei Motortalk.

zum 2.: auch dort erscheint es mir üblich, dass zunächst im Thema nach einer Lösung der eigenen Frage gesucht wird.

zum 3.: wir sind hier im Thema beim V8 TTDI.

Gruß

Hannes

Nabend Hannes,

vielen Dank für den Hinweis.

Um die eigentlich frage zu beantworten. Die AGR Rate steigt, wie damals auch beim V6 TDI. Was es macht? Probleme nicht erst nach 1000km aber wahrscheinlich nach 20.000km.

Zum Thema V8 kann ich leider nicht mitreden. Meine Alltagshure ist nur ein Touareg V6 TDI und fürs Wochenende nur ein Sauger ohne Turbo.

So jetzt wars Motortalk Niveau:-)

Beitrag von „isirider“ vom 9. Oktober 2020 um 07:09

[Zitat von Rainer S](#)

Hallo zusammen,

so jetzt mal **Sachliche DATEN:**

Am Dienstag 01.09.2020 Aktion **23AS durchgeführt.**

Das Schaltverhalten hat sich total verändert,

jetzt wird bei 1400 umdrehungen schon hochgeschaltet vor der Aktion erst bei etwa 17000,

selbst in der Ortschaft bei 50 kmh schaltet er bis in den 7 Gang,

bei 60 kmh geht er jetzt schon in den 8, und beim runterschalten vom 8 in den 7 erst bei 900 Umdrehungen

früher hat er schon bei 1500 runtergeschaltet.

Geteste bei gerader Straße ohne Steigung.

Beim anfahren schaltet er jetzt sofort in den 2 Gang (Ich glaube den 1 Gang haben sie ausgebaut 😊😄)

was mir nicht schlecht erscheint.

Vom 3 in 4 ist der Schaltvorgang jetzt deutlich zu spüren habe ich früher nicht so empfunden.

Da er jetzt später runterschaltet habe ich das Gefühl ich muss mehr selber auf die Bremse,

warscheinlich werde ich mich schnell daran gewöhnen und mir wirt es nicht mehr auffallen.

Habe früher auch schon von Hand runtergeschalten um zu verzögern,

wird jetzt wahrscheinlich öfters vorkommen.

Beim Hänger Betrieb fühlt es sich auch anderst an.

Es müßen auch noch weitere elektrische Sachen geändert worden sein mein Baby gibt jetzt ander leucht Singnale

beim abschließen.

Wie sich das auf den Diesel verbrauch auswirkt kann ich noch nicht sagen,

werde dann Bericht erstatten sobald ich eine Tankfüllung ohne Hänger gefahren bin.

Alles anzeigen

Hallo, mir geht es genauso, die VW-Werkstatt hat mir das update untergeschoben, die Schaltpunkte sind das allerletzte jetzt. Teilweise ruckelt der Motor sogar, das konnte der Meister dann bei der Probefahrt auch bestätigen. Wie kann man einem so tollen V8 sowas antun...

Beitrag von „Bergfan98“ vom 9. Oktober 2020 um 16:53

[Zitat von Treg7P](#)

Hi Leute,

sorry, ich habe keinen extra Beitrag für den V6 TDI gefunden, sollte es den doch geben, bitte verschieben....

Habe im Netz beim KBA eine PDF gefunden, da kann man einiges nachlesen:

[Link zur KBA PDF](#)

(VW Touareg 3.0l TDI (Euro 5).....114)

Habe mir den Link zur KBA PDF angeschaut, dort steht auf Seite 5, dass es bei meinem VW Touareg 3.0l TDI (Euro 5) ein freiwilliges Software-Update ist.

Das heisst, für den VW Touareg 3.0l TDI (Euro 5) ist es keine Pflicht, daher diese Software 23 AS nicht aufspielen lassen.

Mein Freundlicher hat mich nicht darauf hingewiesen und mir wurde das Software- Update 23 AS aufgespielt.

Für mich mit all den negativen Folgen, welche zuvor schon beschrieben wurden.

Beitrag von „coala“ vom 9. Oktober 2020 um 17:34

[Zitat von Bergfan98](#)

Habe mir den Link zur KBA PDF angeschaut, dort steht auf Seite 5, dass es bei meinem VW Touareg 3.0l TDI (Euro 5) ein freiwilliges Software-Update ist. [...]

Servus,

hier geht es um den V8 TDI, nicht um den V6 TDI. Und das Ganze hast du doch [hier](#) schon 1:1 gepostet, 1 x täte völlig reichen...

Grüße

Robert

Beitrag von „Bergfan98“ vom 9. Oktober 2020 um 18:11

Hallo Robert,

habe es zuerst beim V8 TDI veröffentlicht, dann beim V6 TDI. Wollte meinen Beitrag beim V8 TDI löschen, ging leider nicht mehr.

Kannst ihn beim V8 TDI löschen, obwohl ich in der KBA PDF kein verpflichtendes Software-Update 23 AS für den V8 TDI gefunden habe.

Grüsse

Beitrag von „isirider“ vom 17. November 2020 um 19:49

Mir wurde das Update 23AT untergejubelt.

Nun ruckelt der Motor bei leichten gas.

Sichtprüfung des AGR Stranges wurde von VW abgelehnt, soll ich selber zahlen, 2600€ inklusive neuem AGR Kühler.

MKL leuchtet auch fröhlich vor sich hin.

VW sucks, erst update.... ohhh Kunde hat Probleme....sein Problem.

Der RA braucht auch Aufträge.

Beitrag von „coala“ vom 17. November 2020 um 20:03

[Zitat von isirider](#)

Mir wurde das Update 23AT untergejubelt. [...]

Öhm, bist du dir sicher, dass du für deinen 2004er V10 TDI ein Update von VW "untergejubelt" bekommen hast? Und ist "ohne DPF" ein besonderes Ausstattungsmerkmal, das es explizit noch zu erwähnen gilt?

Grüße
Robert

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 27. November 2020 um 11:48

Hallo,

hier noch einmal die [Erläuterungen](#) des Kraftfahrt-Bundesamtes zum freiwilligen Update.

Wer hier nur Nachteile in der Glaskugel sieht, kann im Schriftsatz des KBA schwarz auf weiß erkennen, dass im Blick auf die Verringerung von Schadstoffimmissionen, Fahrzeugen mit Update Vorteile, gegenüber Fahrzeugen ohne Update, für Beschränkungen in Umweltzonen eingeräumt werden können.

Die ABE für den 4,2 TDI findet ihr unter der Genehmigungsnummer [91768](#).

Gruß

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 28. November 2020 um 08:13

Mit Verlaub, das ist Gehorsamsglauben....

Das KBA ist so ziemlich die letzte Instanz, der ich gerade bei diesem Thema Vertrauen schenke.

Da sich an der Schadstoffklasse (EU5) nichts, aber auch gar nichts ändert und sich die "Fahrverbote" ausschließlich auf diese Schadstoffklassen beziehen, wird dieses Mogel-Update rein gar nichts bewirken. Außer dass höchstwahrscheinlich das AGR-Ventil in absehbarer Zeit über die Wupper geht.

Zitat:

Mit einem Update versehene Euro 5 Pkw können von Verkehrsbeschränkungen, die in einigen Regionen für Fahrzeuge der [Emissionsklasse](#) Euro 5 und schlechter gelten, entsprechend regionaler Regelungen ausgenommen werden.

Zitat Ende.

Lachhaft.....

Da steht ein Schild an der Straße: Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge aller Art mit einer Schadstoffklasse EU5 oder schlechter". Fertig, das wars.

Ob Du dann dieses "freiwillige Update" drauf hast oder nicht ist vollkommen peng. Du hast EU5 und darfst nicht rein.

Niemand kann und wird kontrollieren, ob ein EU5 dann dieses freiwillige Update hat oder nicht.

Und eine ABE finde ich unter dem Link und auf der Seite des KBA nicht, lediglich ein PDF mit 2 Zeilen und Nummern der jeweiligen Fahrzeugtypen (EG-Typgenehmigungen), die der KBA-Nummer zugeordnet sind.

Mit der Technik, die im 7P mit V8 verbaut ist, kann ich die Stickoxidemissionen nicht soweit reduzieren, dass ich EU6-konform unterwegs bin.

Dazu braucht es eine gesonderte Abgasnachbehandlung in Form eines SCR-Kats. Sprich: SCR-Kat mit Harnstoffeinspritzung.

Nicht umsonst hat VW den neuen V8 mit 4,0-Liter aus dem Programm genommen: die Abgaswerte sind selbst mit SCR kaum zu erreichen. Und beim Thema CO2-Ausstoß verhindert der V8, dass die von der EU vorgegebene maximale Grenze des CO2-Austoßes für die gesamte Flotte eingehalten wird. Oder anders: alles was VW in seiner Flotte mit E-Autos an CO2 einspart, reißt der V8 wieder ein.

Mögen andere blind den Aussagen des KBA und des Hersteller vertrauen und sich dieses Update draufspielen lassen.

Ich mache es nicht, denn es ändert nichts und führt womöglich nur zu Folgeschäden, zu denen mir selbst VW keine Aussagen oder Zugeständnisse machen möchte.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 30. November 2020 um 14:28

Hallo Thotti,

Gehorsamsglauben?

Ist das einen neue Wortschöpfung? Weder Duden noch Rechtschreibprüfer in diesem Forum kennen das Wort.

Also muss ich den Inhalt oder Hintergrund dieser kreativen Wortschöpfung wohl auch nicht

kennen.

Welche Gründe sollte es geben, dem KBA und auch den 8 an der Maßnahme beteiligten Autoherstellern ein derartiges Misstrauen entgegen zu bringen, dass mir oder meinem Fahrzeug aus welchen Gründen auch immer, geschadet werden soll.

Gleichwohl sei hier nochmals angemerkt, dass die Durchführung Update freiwillig ist und somit wohl nicht auf Befehl ausgeführt werden muss.

Die ABE wird nach Durchführung des Update (Senkung des Stickoxydausstoßes) ausgehändigt. Die Überprüfung ob das Fahrzeug dieses Update hat, ist augenscheinlich durch einen Aufkleber erleichtert, der gut sichtbar an der A-Säule angebracht wird.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Goka“ vom 30. November 2020 um 14:41

Hallo TFreunde,

es soll ja per Kamera und Kennzeichen erkannt werden - wer in der Umweltzone bestraft wird.

Dazu müsste eine Datei - wahrscheinlich vom KBA - bereitgestellt werden

Da könnte dann schon so was wie Update drin sein, aber ... hier hoffe ich ausnahmsweise mal auf die Datenschützer 😊 . Gruss Volker

Beitrag von „Thotti“ vom 1. Dezember 2020 um 07:40

...ich finde das Wort "Gehorsamsglauben" nett....

Welche Gründe sollte es geben, dass man den Autoherstellern und dem KBA nicht glauben sollte?

Ist die Frage Dein Ernst?

Sorry, aber Du hast den "Dieselskandal" mitbekommen?

Genau die, die Ihre Fahrzeuge ab Werk mit einer Schummelsoftware versehen haben, wollen uns jetzt weiß machen, dass man einen EU5 (oder schlechter) einfach so per Update auf EU6-Niveau bringen kann? Ja nee is klar.....das wird ganz sicher so sein.....

Es ist den Herstellern zum Einen sch....egal, ob Deinem Fahrzeug geschadet wird. Hauptsache die kommen aus der ganzen Nummer mit einem "Wunder-Update" raus. Und zum Anderen hoffen die Hersteller doch insgeheim darauf, dass es Deinem Auto schadet. Dann kaufst Du hoffentlich bald ein neues....

Zum Glück ist dieses Update freiwillig.

Und woher hast Du die Info, dass da ein "Aufkleber an die A-Säule" kommt? Ich habe davon noch nie gehört. Und eines ist mal sicher: so etwas wird es nicht geben.

Die Diskussion um die blaue EU6-Plakette ist ja auch abgeschmettert worden.

Für mich steht fest: wehe da geht einer mit dem Laptop dran und spielt dieses "Update" drauf. Noch entscheide ich was mit meinem Fahrzeug passiert und nicht der Hersteller.

Und sollte dieses Update verpflichtend werden, sind das die besten Argumente für die Sammelklage 😊

Beitrag von „donadi“ vom 1. Dezember 2020 um 09:34

In Stuttgart darfst du mit einem Euro 5 nach Update noch zwei Jahre weiterfahren, danach ist auch da schluss.

Also am Ende entscheidet die Stadt wie sie damit umgeht bzw. wie hoch der Druck seitens der Politik oder der Umwelthilfe ist.

Beitrag von „Thotti“ vom 1. Dezember 2020 um 15:57

[Zitat von donadi](#)

In Stuttgart darfst du mit einem Euro 5 nach Update noch zwei Jahre weiterfahren, danach ist auch da schluss.

Also am Ende entscheidet die Stadt wie sie damit umgeht bzw. wie hoch der Druck seitens der Politik oder der Umwelthilfe ist.

Jepp, nur wie das kontrolliert werden soll weiß noch niemand. Es ist von außen in keinster Weise ersichtlich, ob ein EU5 ein "Update" hat oder nicht.

Das macht eventuelle Kontrollen bzw. die Überwachung dieser Regelung ganz sicher total einfach.....

Zum Glück darf eine Stadt nicht einfach so entscheiden, wie sie mit privatem Eigentum verfahren darf. Dazu gibt es ganz klare gesetzliche Vorgaben.

Alles andere wäre eine Enteignung durch die Hintertür, die in diesem Land zum Glück verboten ist bzw. nur unter ganz bestimmten, sehr schwierigen Vorgaben, ermöglicht werden kann. Doch dazu bedarf es langwieriger Rechtsverfahren. Da reicht eine bloße -regionale- Anordnung zum Glück nicht aus.

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 1. Dezember 2020 um 16:48

Hallo,

der Zusammenhang von Enteignung und Fahrverbot erschließt sich mir nicht.

Auch muß grundsätzlich nicht alles kontrolliert werden. Vielleicht hält sich auch mal jemand an Verbote und Regulierungen.

In der Ausnahmeregelung zum Fahrverbot für Euro V Fahrzeuge wird nach meiner Kenntnis empfohlen, die ABE zum Software-Update mitzuführen.

Mit dem Aufkleber habe ich mich geirrt.

Der kommt nicht an die A-Säule sondern wird auf der B-Säule angebracht.

Mit ABE-Nr. des KBA und ist komplett nicht lösbar. Also so ähnlich wie die Umweltplakette gefertigt.

Doch, wenn hier schon über das Grundgesetz philosophiert wird. Dort steht auch das Eigentum verpflichtet.

Das bringt mich auf den Gedanken, dass das Update vielleicht nach dem GG doch verpflichtend ist.

Immerhin verringert das Update den Ausstoß von Stickstoffoxiden der Fahrzeuge der Eigentümer und das hilft nicht nur in der Umweltzone, wenn man schon mit einem V8 zum Brötchen holen fährt. 😊

Gruß

Hannes

Beitrag von „Björn“ vom 1. Dezember 2020 um 20:54

[Zitat von Thotti](#)

Genau die, die Ihre Fahrzeuge ab Werk mit einer Schummelsoftware versehen haben, wollen uns jetzt weiß machen, dass man einen EU5 (oder schlechter) einfach so per Update auf EU6-Niveau bringen kann? Ja nee is klar.....das wird ganz sicher so sein.....

Die Frage ist doch eher, warum sollte das nicht möglich sein? Die Entwicklung geht weiter und es erwartet ja auch jeder, dass auf seinem fünf Jahren altem Smartphone auch das neueste Betriebssystem mit allen Funktionen läuft und am besten der Akku noch doppelt solange hält.

Warum nicht auch beim Motorsteuergerät?

Ich finde es gut, dass es mittlerweile Updates gibt, die den Schadstoffausstoß immer weiter verbessern. Da sollte es eher mehr, als weniger von geben.

Beitrag von „Franks“ vom 1. Dezember 2020 um 22:08

[Zitat von Hummerman](#)

...und es erwartet ja auch jeder, dass auf seinem fünf Jahren altem Smartphone auch das neueste Betriebssystem mit allen Funktionen läuft und am besten der Akku noch doppelt solange hält...

Na, das ist aber ein gewagter Vergleich. Mag ja sein, dass man das beim Smartphone erwartet. Es klappt aber in der Regel nicht. Analog dazu wird es dann beim Motorsteuergerät auch nicht klappen.

Gruß

Beitrag von „coala“ vom 2. Dezember 2020 um 11:51

Zitat von Hummerman

[...] Ich finde es gut, dass es mittlerweile Updates gibt, die den Schadstoffausstoß immer weiter verbessern. Da sollte es eher mehr, als weniger von geben.

Zitat von FrankS

Na, das ist aber ein gewagter Vergleich. Mag ja sein, dass man das beim Smartphone erwartet. Es klappt aber in der Regel nicht. Analog dazu wird es dann beim Motorsteuergerät auch nicht klappen. [...]

Servus,

das ist natürlich insgesamt schwierig zu beurteilen, wenn man nicht ganz genau weiß, auf welchen Modifikationen das jeweilige Update beruht. Die eine Fraktion mutmaßt (fernab jeder Ahnung wohlgemerkt und gerne bezogen auf einen ganz anderen Motor...), dass jedwede Verbesserung der Emissionen über die AGR läuft und schreit dann los, die würde in kürzester Zeit kaputt gehen, ebenso der Abgasrückkühler, wenn nicht gleich der ganze Motor nur noch halb so lange hält. Überhaupt müsse man jegliche schadstoffreduzierende Technik am besten gleich ganz ausbauen und sich damit dann auch noch öffentlich mit dieser Heldentat brüsten.

Letzteres ist aber nicht Sinn der Sache, dass man wieder wie früher eine schwarzen Rußfahne beim Beschleunigen und bei Bergauffahrt hinter sich herzieht und macht das Image von Dieselfahrzeuge und SUVs keineswegs besser. Wir atmen alle die gleiche Luft, insofern sollte jeder halbwegs bei Sinnen befindliche Mensch mal drüber nachdenken, dass die (unnötige) Vermeidung von Schadstoffemissionen jeden Einzelnen angeht - und nicht nur die anderen...

Ja, es ist ärgerlich, wenn ein Teil der Technik irgendwann kaputt geht, oder - wie beim DPF - das Ende der Lebensdauer erreicht hat. Wäre das alles nicht da, dann täte es logischerweise auch nicht das Zeitliche segnen. Nur ist diese Technik eben fester Bestandteil der jeweiligen Zulassungsvorschriften und nicht persönliche Auslegungssache. Die Bemühungen eines Herstellers, auch Bestandsfahrzeuge noch zu optimieren, die halte ich für löblich. Nur sollte das nachvollziehbarerweise natürlich keine relevanten Auswirkungen auf die Lebensdauererwartung einzelner Komponenten haben und keine negativen Auswirkungen auf Fahrkomfort, Verbrauch und Leistungswerte haben.

Dass das nicht funktionieren kann, ist nicht richtig. Im Laufe der Jahre hat man aus der Fortentwicklung weitere Erfahrungen gesammelt, welche sich - auch ohne Hardwareänderungen - zu einem gewissen Teil auf "alte" Fahrzeuge umsetzen lassen.

Macht man das richtig, wohlgermerkt unter Berücksichtigung o.g. Voraussetzungen "keine Nachteile für den Kunden", dann spricht hier absolut nichts dagegen.

Ich führe hier mal ein Gegenbeispiel an, dass derartige Maßnahmen durchaus funktionieren können: Die leidige Anfahrschwäche, mit welcher der Touareg CR, sowie auch die mit dem gleichen 3-Liter-Diesellaggregat gebauten Fahrzeuge gepeinigt sind, wurde durch ein derartiges Update verringert, wenn auch nicht beseitigt. Dieses Update stammt nicht etwa, wie in verschiedenen Quellen behauptet, von einem einzelnen, besonders schlaunen Mitarbeiter bei Audi. Und auch VW hat das nicht in Eigenregie verbockt, die Software zur Motorsteuerung stammt als Grundgerüst von Bosch. Adaptiert auf die jeweiligen Motorbaureihen und Fahrzeuge wird die dann im Falle des Touareg als "EA" (Entwicklungsauftrag) an Audi vergeben.

Im Zuge der für 2021 kommenden verschärften Schadstoffnorm, musste man - das ging nicht "ohne" - beim angesprochenen Motor die Technik zur Schadstoffreduzierung aufrüsten, anders wären diese Werte nicht mehr einzuhalten. Die oben angesprochene Software zur Reduzierung der Anfahrschwäche basiert in Teilen auf der neuen Motorsoftware, sprich aus diesen Erkenntnissen und Erfahrungen. Man hat daraus Teile genutzt und für die bereits auf der Straße befindlichen Fahrzeuge soweit adaptiert, wie es eben die "alte" Hardware hergibt. Dass man damit die Lethargie des Motors beim Anfahren und aus dem Schubtrieb nicht zur Gänze beseitigen konnte, das war - hatte ich früher schon geschrieben, als das in der Mache war - so zu erwarten. Man ist sich dieses Problems bewusst, nur mehr geht halt nicht, will man die Schadstoffnormen einhalten. Und keiner von uns will, glaube ich zumindest, einen neuen Abgasskandal.

Aber immerhin hat man das gemacht (und natürlich auf von Seiten Volkswagens mit bezahlt), um hier eine Verbesserung für die Kunden zu erreichen. Gleiches gilt für das Getriebeupdate, welches aus dem vormals oft sehr ruppigen Schaltverhalten nun ein deutlich besseres macht. Aber hier beschwert sich nun keiner! Andere Updates werden hingegen - ohne sie vorab überhaupt in ihren Auswirkungen beurteilen zu können - bereits vorab und aus scheinbarem Grundsatz schlecht gemacht. Das kann ich nicht recht nachvollziehen, wie ich über etwas urteilen kann, ohne es überhaupt zu kennen und dann schon mal sicherheitshalber vorab meckere.

ich würde mir viel mehr Engagement wünschen in Sachen Updates (nicht nur beim Motor, sondern auch in Hinblick auf den ein oder anderen noch bestehenden Bug in Sachen Infotainment und Assistenzsysteme) und dann eben nicht schon vorab mutmaßen, dass da bestimmt Arges dahinter steckt, weil das bei irgendeinem anderen Fahrzeug vor x Jahren mal Probleme gab. So wird man nun mal niemals weiter kommen, wenn jede Veränderung schon

vorab als schlecht betrachtet wird. Und auch bei einer 10 Jahre alten Hardware in Form eines RNS xxx oder Assistenzsystemen kann man sehr wohl via Softwareupdates Mängel beseitigen oder Funktionsverbesserungen erreichen. Warum sollte das denn *nicht* gehen...?

Klar ist aber auch, dass der Kunde zu Recht erwarten darf, dass "werkseitig verbaute Mängel", ich meine damit vom Schadstoffskandal betroffene Fahrzeuge, nicht auf Kosten der Kunden mit faulen Kompromissen in einen legalen Zustand gebracht werden dürfen und diese dann Folgekosten oder andere Nachteile zu tragen haben. Geht man derartig vor, verspielt man sich das Vertrauen bereits betroffener Kunde wohl endgültig. So etwas hat es schon (vereinzelt, wohlgemerkt) gegeben, deswegen aber sämtliche nachträglichen Optimierungsbemühungen per se und scheinbar via Glaskugel schlecht zu reden, das halte ich umgekehrt auch nicht für angemessen.

Bei freiwilligen Updates hat ja jeder die Wahl, wer dem Braten nicht traut, der lässt sein Fahrzeuge eben im alten Zustand. Ich persönlich fahre ja nun seit 2005 Touareg und habe bei den zwischenzeitlich sieben Fahrzeugen noch kein "schlechtes" Update, bezogen auf Motor- oder Getriebesteuerung, erhalten. Im Gegenteil wurden aber damit jeweils Verbesserungen erzielt, zum Beispiel in Sachen Teillastruckeln, Ruckeln im Tempomat-Betrieb und Getriebeschaltverhalten. Auch das konnte man via Softwareupdate im Nachhinein abstellen. Und da war ich froh drüber.

Gibt also nicht nur Negatives zu befürchten, wenngleich es freilich auch nicht zur Gänze ausgeschlossen werden kann, wenn man als "Early Adoptor" fungiert.

Grüße
Robert

Beitrag von „Rainer S“ vom 4. Dezember 2020 um 09:57

[Zitat von donadi](#)

In Stuttgart darfst du mit einem Euro 5 nach Update noch zwei Jahre weiterfahren, danach ist auch da schluss.

.....

Hallo Freunde,

wo oder wer kann diese Aussage Bestätigen 🤔

Die Plackete ist bei mir an der B-Säule unterhalb des Schloßes angebracht worden.

An die geänderte schaltweise des Getriebes habe ich mich jetzt gewöhnt.

Der Dieselverbrauch ist leider um zirka 1Liter höher als davor (errechnet)

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 4. Dezember 2020 um 10:22

Hallo,

das steht unter anderem unter ["Was muß ich über die Ausnahmen von den Diesel-Verkehrsverboten wissen?"](#)

Inhaber der Seite ist die Stadt Stuttgart.

Der Mehrverbrauch ist natürlich eine unangenehme Begleiterscheinung und trägt in diesem Fall nicht gerade zur Minderung des Schadstoffausstoßes bei.

Gruß

Hannes

Beitrag von „Thotti“ vom 4. Dezember 2020 um 12:24

Da steht nix von "darf mit EU5 inkl. nachgewiesenem Software-Update in die Umweltzone einfahren" oder ähnlich.

Da steht: EU5 oder schlechter. Und egal welches Update da draufgekettelt wird: es ist und bleibt ein EU5.

Nochmal: mittels dieser ganzen Updates ändert sich bei KEINEM Diesel, egal welcher Motor es ist, die Schadstoffklasse.

Die Updates sollen nur dazu führen, dass die in der Typengenehmigung genannten Schadstoffausstöße erreicht werden.

Die sind nämlich ohne diese Updates noch viel höher, weil u.a. illegale Abschaltvorrichtungen verbaut sind. Diese werden mittels dieser Updates weitestgehend deaktiviert.

Zudem versucht man, weil man die Werte trotzdem bei weitem nicht hinbekommt, noch so Leckerchen einzubauen wie Veränderung des Schaltverhaltens, Anfahrschwächen usw. .

Und selbst wenn ich die Abgase fünfmal wieder dem Verbrennungsprozess zurückführe wird sich da nicht viel dran ändern, ist nun mal Physik.

Das einzige, was sich verändert, ist die Lebensdauer u.a. des AGR-Ventils.

Das verrust nämlich dadurch exponential und kann innerhalb kürzester Zeit über die Wupper gehen. Entsprechend Beispiele, gerade beim EA189, sind zu Hauf im Netz zu finden. Und VW hustet den ganzen Kunden etwas, von wegen erweiterte Gewährleistung usw..

Und so richtig paradox ist es ja wohl, wenn das Auto nach dem Update nen Liter mehr verbraucht.....Mehr Kraftstoff = mehr Schadstoffausstoß. Genial....

Beitrag von „Hannes H.“ vom 4. Dezember 2020 um 13:21

Zitat von Thotti

Und selbst wenn ich die Abgase fünfmal wieder dem Verbrennungsprozess zurückführe wird sich da nicht viel dran ändern, ist nun mal Physik.

Das einzige, was sich verändert, ist die Lebensdauer u.a. des AGR-Ventils.

Das verrust nämlich dadurch exponential und kann innerhalb kürzester Zeit über die Wupper gehen. Entsprechend Beispiele, gerade beim EA189, sind zu Hauf im Netz zu finden. Und VW hustet den ganzen Kunden etwas, von wegen erweiterte Gewährleistung usw..

Der Vergleich mit dem EA189 hinkt ein wenig: Hier wurde ja mit der alten Software das AGR im Normalbetrieb sehr "sparsam" aktiviert und es ist dort dann auch nicht aufgefallen, wenn es schon einen "Vorschaden" gab. Entsprechend war dann nach dem Update ein Austausch gleich oder bald erforderlich. Wobei ich einige EA189-Fahrer kenne, die dann auch kostenfrei von VW ein neues AGR bekommen habe. Also ganz so allein lässt VW die Kunden auch nicht sitzen.

Ebenso sollte auch klar sein, dass nicht nur die AGR-Rate erhöht wird, sondern auch bei der Einspritzung einiges getan wird. Die andere Schaltcharakteristik entspricht dann wohl im wesentlichen der Euro6-Diesel nach dem Facelift, meiner fährt auch immer sehr untertourig, da

ruckelt dann aber nichts.

MfG

Hannes

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 4. Dezember 2020 um 13:31

@Thotti,

ich bin der Meinung das die von dir erhobenen Beschuldigungen, im Blick auf den tatsächlichen überhöhten Schadstoffausstoß, zu weit gehen.

Oder hast Du Beweise?

Falls nicht, empfehle ich Dir einfach mal die Beschuldigungen hier einzustellen.

Durch ständiges Wiederholen werden sie bekanntlich auch nicht war.

Weiterhin, dies ist ein Auszug aus den Ausnahmegenehmigungen in Stuttgart:

Für eine Übergangszeit von zwei Jahren werden Kraftfahrzeuge mit einem Softwareupdate zur Emissionsminderung von Stickstoffoxid ausgenommen, sofern das Softwareupdate für diesen Fahrzeugtyp vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt wurde und die Besitzer das Softwareupdate schriftlich nachweisen können. Der entsprechende Nachweis ist mitzuführen und bei Kontrollen vorzulegen.

Der Aufkleber an der B-Säule belegt die KBA-Nr. zur erteilten ABE. Das Update ist somit anerkannt.

Das KBA weist in der erteilten ABE sogar darauf hin, dass es nicht ständig mitgeführt werden muß.

Der Verweis auf die erteilte Plakete dürfte ausreichend sein.

Von einer Aufrüstung auf Euro 6 hat auch niemand etwas behauptet.

Gruß

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Dezember 2020 um 14:56

Hi,

um das Thema zu beruhigen:

Weder der 3.0 noch der 4,2 noch sonst ein Touareg ist ein Sprintspar bzw. Emissionswunder. Es gibt sicher Anwendungsbereiche für die dieses Fahrzeuge denoch ihre Daseinsberechtigung haben.

Weiterhin ist das ganze Abgasnachbehandlungsthema nicht das grüne vom Ei - man verbraucht ca. 10% Kraftstoff zusätzlich um die Abgase nachzubehandeln. Man wirft quasi mit Wurst nach Schinken...

Ganz nebenher zieht man Abgase zur erneuten Verbrennung ran... da kann man auch ohne Luftfilter Fahren... ist auch doof...

Und mit der "wahnsinnig" guten Software werfe ich noch mehr Wurst nach dem Schinken und ziehe noch mehr Dreck in den Ansaugtrakt...

Für mich hinkt das gesamte Thema. Man hätte sich andere Möglichkeiten einfallen lassen müssen. Denoch sehe ich das als Übergangslösung bis brauchbare Elektrofahrzeuge o.ä. da sind... und man glaubt es kaum: derzeit habe ich kein modifizierter T im Stall.

Um zum Thema zurück zu finden: Ich würde definitiv kein Update aufspielen lassen 😊 Ich kenne auch keinen der danach irgendetwas Positives gesagt hat...

btw: unser A8 BJ 2017 3.0 TDI (Schummeldiesel) schaffte vor Update mit 15 Litern AD-Blue 28.000 km ... nach dem Update gerade so 6.500 km ...

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 4. Dezember 2020 um 15:19

[Zitat von pe7e](#)

[...] Weiterhin ist das ganze Abgasnachbehandlungsthema nicht das grüne vom Ei - man verbraucht ca. 10% Kraftstoff zusätzlich um die Abgase nachzubehandeln. Man wirft quasi mit Wurst nach Schinken... [...]

Servus Peter,

ganz so einfach ist das nun auch wieder nicht in der Betrachtung: Mit modernen Techniken wie Rußpartikelfiltern, Oxydationskatalysatoren, AdBlue samt SCR-Technik lassen sich die gefährlichen (= teils enorm gesundheitsschädlichen) Abgasbestandteile auf einen Bruchteil(!) reduzieren. Selbst wenn sich (wie in den Anfangszeiten dieser Techniken) damit ein geringer Kraftstoffmeherverbrauch bei älteren Fahrzeugen ergibt, so wirft man da keineswegs mit "Wurst nach Schinken", da der einzige, nicht zu "filternde" Abgasbestandteil, das unvermeidliche CO₂ das aller geringste Übel gegenüber den anderen, gesundheitsgefährdenden Verbindungen darstellt.


Mein jetziger V8 TDI verbraucht übrigens - trotz der aufwändigsten Abgasnachbehandlung in der gesamten Touareg-Baureihe - zusammen mit dem CR V6 TDI am wenigsten Sprit aller meiner Touareg Vorgänger. Und ich würde auch sagen, dass man sich die - überaus überschaubaren Ausgaben - des Reduktionsmittels schon leisten können sollte, und hier nicht auf Kosten der Umwelt jeden Cent umdreht. Finde ich immer ein bisschen egoistisch, so eine Denkweise, weil eben *jeder* gefragt ist und irgendwer das Ganze ja auch bezahlen muss. Und da sehe ich schon ganz klar den Halter des Fahrzeugs in der Pflicht.


Grüße

Robert

Beitrag von „Rainer S“ vom 4. Dezember 2020 um 16:18

Hallo Freunde,

so habe mir das von Stuttgart mal ausgedruckt, Danke ,

so kann ich die nächsten 1,5 Jahre noch unbesorgt nach Stuttgart reinfahren 

Beitrag von „pe7e“ vom 4. Dezember 2020 um 20:31

Robert: volle Zustimmung von mir. Dennoch würde mich interessieren wie hoch der Minderverbrauch mit einem V8 CR wäre wenn er frei atmen könnte. Vom Ansprechverhalten der Turbos wäre das auch sehr interessant ...

Btw: wenn du den etwas forscher Fordern würdest, dann würde der mit Sicherheit auch mal mehr als 7,5 Liter / 100 km nehmen... Bei uns sind die CRs mit 286 PS auch um mindestens einen Liter Sparsamer als der 7P ... ist schon sehr erstaunlich wie die das hinbekommen haben...

Gruß

Beitrag von „Jörg71“ vom 4. Dezember 2020 um 20:49

[Zitat von pe7e](#)

[Robert](#): volle Zustimmung von mir. Dennoch würde mich interessieren wie hoch der Minderverbrauch mit einem V8 CR wäre wenn er frei atmen könnte. Vom Ansprechverhalten der Turbos wäre das auch sehr interessant ...

Btw: wenn du den etwas forscher Fordern würdest, dann würde der mit Sicherheit auch mal mehr als 7,5 Liter / 100 km nehmen... Bei uns sind die CRs mit 286 PS auch um mindestens einen Liter Sparsamer als der 7P ... ist schon sehr erstaunlich wie die das hinbekommen haben...

Gruß

Gründe dürften insbesondere die bessere Aerodynamik, die längere Getriebeübersetzung und Fortschritte in der Motorenentwicklung sein.

Beitrag von „coala“ vom 4. Dezember 2020 um 20:53

[Zitat von pe7e](#)

[Robert](#): [...] Dennoch würde mich interessieren wie hoch der Minderverbrauch mit einem V8 CR wäre wenn er frei atmen könnte. Vom Ansprechverhalten der Turbos wäre das auch sehr interessant ...

Btw: wenn du den etwas forscher Fordern würdest, dann würde der mit Sicherheit auch mal mehr als 7,5 Liter / 100 km nehmen... [...]

Servus Peter,

wer hat denn was von 7,5 l /100 km gesagt? Und woraus schließt du, dass ich über die Straßen schleiche...? 😬

"Frei atmen", so so, was bremst den Motor denn ein? Der Luftfilter? 😄 Jetzt mal im Ernst: Es steht doch überhaupt nicht zur Debatte, auch nur ansatzweise darüber nachzudenken, heutige Motoren ohne wirksame Abgasreinigung zu bauen - siehe auch mein vorhergehender Beitrag. Das wäre doch kompletter Unfug und völlig praxisfremd. Die Phase des Mehrverbrauchs (ja, die gab es, da hast du schon Recht), die haben wir jetzt durch, das siehst du ja nicht nur im PKW- sondern auch im LKW-Sektor, wo man sich auch wieder gefangen hat, dank mehr Know-how darin.

Das Ansprechverhalten der Turbolader (richtig: des Turboladers, die Nr. II kommt erst sukzessive ab 2.500 UPM zum Einsatz) hat rein gar nichts mit der Abgasreinigung zu tun. Wie schon zig Male erwähnt, geizt man bewusst mit der Einspritzmenge wenn die Motordrehzahl niedrig ist um die Stickoxidemissionen zu begrenzen. Und genau das lässt sich mit entsprechender Technik (zusätzlicher SCR-Speicherkat) wieder deutlich besser gestalten. Darin liegt auch die elende Trägheit des V6 TDI beim Anfahren begründet und dass er kaum mehr Drehmoment unterhalb etwa 2.000 Umdrehungen hat. Das wird jetzt im neuen Modelljahr wieder deutlich besser, dank mehr Hardware für die Abgasreinigung.

Btw.: Hier mal meine Verbrauchswerte über die Fahrzeuggenerationen. Immer mehr Leistung, immer weniger Schadstoffe, dennoch - von der angesprochenen Phase (hier beim 7P Facelift) ersichtlich - stetig weniger Verbrauch.

[SM1.jpg](#) [SM2.jpg](#)

Grüße

Robert