

Diesel Partikelfilter - Frage

Beitrag von „touakrid“ vom 30. April 2021 um 02:13

Hi Leute,

als relativ neuer T2 V6 Dieselfahrer habe ich eine Frage bzgl. des DPF und der Selbstreinigung desselben.

Ab und zu (alle 2 Wochen oder so) geht bei mir das DPF Filtersymbol an, einmal blinkte das Vorglühsymbol für eine Weile, und er ging in den unangenehmen Notlauf.

Aber alles geht dann immer wieder von selber weg, und erscheint wieder normal.

Anbei ein VCDS Scan.

Kennt sich jemand aus? Ist da ein Problem im Anzug?

Noch habe ich 2 Monate Händlergarantie, so dass ich irgendwelche Probleme ausschließen will bevor es teuer wird.

Vielen Dank für ein paar Hinweise.

Beitrag von „Klaus Quattro“ vom 5. Mai 2021 um 21:50

Servus,

da jetzt keiner bisher geantwortet hat, eine kurze Anmerkung von mir.

Ich habe meinen Touareg seit 08/2020, bin bisher ca. 11.000 Km gefahren und bei mir

ist da noch nie während der Fahrt ein DPF Filtersymbol angegangen.

Ich hatte vorher den V6 TDI im A6 Allroad mit 240 PS, auf den habe ich insgesamt ca. 75.000 Km drauf gefahren,

da ging auch nie so ein Symbol an.

Vielleicht hilft Dir das a bissl weiter.

Viele Grüße

Klaus

Beitrag von „steven4.2“ vom 6. Mai 2021 um 15:41

Hi,

vollkommen ungewöhnlich ist der Fehler nicht.

Fährst du denn viel Kurzstrecke? Dann ist es eventuell möglich, dass der DPF eine Regeneration nicht zuende führen kann.

Gruß

Steven

Beitrag von „Goka“ vom 6. Mai 2021 um 16:55

Für die Fehlernummer finde ich Russbelastung zu hoch.

Der Differenzdruck Sensor geht gern kaput. Falls der noch der alte ist, könnte er eventuell zeitweise unsinnige Russwerte verursachen.

Es gibt für 35euro schon gute von Bosch meine ich. Beim CAS Motor sitzt der gut zugänglich an der Spritzwand - ist einfach zu tauschen.

Meiner wurde in der Garantiezeit 2012 getauscht und ich habs vor ein paar Jahren nochmal machen müssen - da war er im Notlauf.

Vielleicht macht es ja auch der Händler. Gruss

Beitrag von „mxpanda“ vom 28. Mai 2021 um 16:03

Moin,

ich finde die Rußwerte nach nur 538 km Fahrt seit der letzten Reinigung ziemlich hoch, das klingt nach Kurzstrecke oder eben defektem Differenzdrucksensor wie bereits beschrieben.

Bei der Fahrt auf der Autobahn ab ca. Tempo 130 (Tacho) produziert meiner zB gar kein Ruß bzw. regeneriert passiv.

In der Stadt kommt man immer auf mindestens 800 km zwischen den Regenerationen.

Was sagt denn der Aschewert?

Beitrag von „mxpanda“ vom 28. Mai 2021 um 16:45

Übrigens merkt man ziemlich gut, wann er regeneriert. Normalerweise schaltet er bei ca 40 kmh in den 4. Gang, bei 50 kmh in den 5. Gang und bei 57 kmh in den 6.

Sollte er gefühlt immer zu spät schalten, also höher drehen, läuft ziemlich sicher eine Regeneration. Dann weiter fahren, bis das Schaltverhalten wieder normal ist.

Beitrag von „steven4.2“ vom 11. Juli 2021 um 09:52

Hallo zusammen,

nachdem im Februar einmalig der Fehler auftauchte, dass der Differenzdrucksensor ein unplausibles Signal abgibt, dachte ich nach 4 Monaten Ruhe eigentlich, dass der Fehler mir „erstmal“ keine Sorgen mehr bereiten sollte.

Denkste...

Ein paar Tage vor unserem Kroatienurlaub tauchte der Fehler wieder auf. Innerhalb von 5 Tagen dreimal. Einmal war es „unplausibles Signal“ einmal „Kurzschluss nach Masse“.

Entweder also Sensor defekt oder Kabel defekt.

Da das ganze beim V8 TDI bedeutet, die Kardanwelle auszubauen und Getriebe abzusenken möchte ich möglichst nur einmal dran und alles mögliche tauschen, auch wenn dann das eine oder andere unnötig wäre.

Was würdet ihr tauschen? Ich denke bisher an beide Sensoren + Schläuche + evtl. Stecker am Kabelsatz.

Gibt es qualitative Unterschiede der verschiedenen Sensorhersteller? Ich hätte mal intuitiv zu Bosch gegriffen.

Kennt jemand die Bezeichnung der Zugehörigen Steckertypen (ich denke 3-Polig)?

In Kroatien bin ich übrigens mittlerweile trotzdem, knapp 1200km. Zwischendurch mal im Notlauf, konnte den Fehler aber dank VCDS auslesen, löschen und dann ging's weiter (man muss allerdings vorher ein bisschen warten, sonst geht er direkt wieder in den Notlauf).

Danke und Gruß

Steven

Beitrag von „steven4.2“ vom 13. Juli 2021 um 13:38

Als ergänzende Frage dazu:

Weiß jemand was genau der Notlauf bewirkt?

Spürbar ist für mich der Leistungsverlust, aber gibt es durch den Notlauf selbst etwas, was dem Motor auf Dauer schadet?

Die Ursache des Notlaufs scheint ja „bloß“ der defekte Drucksensor zu sein, der meines Wissens nach nur für das Erkennen der Notwendigkeit einer Regeneration benötigt wird.

Ich habe 1.200km Rückfahrt aus dem Urlaub vor mir und wenn's doof läuft, muss ich davon wohl einen Teil des Weges im Notlauf fahren.

Soweit ich das verstehe sollte das aber außer für meine Nerven kein Problem sein. Ich würde natürlich regelmäßig schauen, ob es einen Folgefehler gibt und ob die Regeneration denn angestoßen wurde, sodass der DPF sich nicht zusetzt.

Sieht das jemand anders?

Möchte den Fehler erst in Deutschland wieder wie oben beschrieben beheben.

Gruß

Steven

Beitrag von „coala“ vom 13. Juli 2021 um 13:55

[Zitat von steven4.2](#)

Als ergänzende Frage dazu:

Weiß jemand was genau der Notlauf bewirkt? [...]

Servus Steven,

im Notlaufprogramm werden etliche, sonst gemessene Werte, durch feste Standardparameter ersetzt. In Art und Umfang abhängig vom fehlerverursachenden Bauteil. Das dürfte im Grunde schon eine ganze Weile lang gut gehen, also keine zwangsläufigen Schäden verursachen.

Voraussetzung hierfür ist aber natürlich, dass keine physikalischen Fehler vorliegen die durch ihre Art von sich problematisch sind. Da gehört beispielsweise ein zugesetzter DPF zweifelsfrei dazu und das ist nicht natürlich die einzig kritische Komponente.

Einen "Freibrief" für eine längere Fahrt ohne die genaue Kenntnis des Problems zu geben, das dürfte kaum möglich oder gar seriös sein. Letztlich bleibt das eine persönliche Entscheidung mit einem nicht ganz wegzuredenden Restrisiko.

Grüße

Robert

Beitrag von „steven4.2“ vom 13. Juli 2021 um 14:14

Hallo Robert,

danke für deine Rückmeldung, das hilft mir schonmal. So in der Art hatte ich es auch vermutet. Wenn der Fehler ein andere wäre, der auf einen mechanischen Defekt oder ähnliches hinweist, würde ich das Risiko sicher auch nicht eingehen. Da der Kurzschluss des Sensors aber nicht permanent anliegt gibt es Phasen in denen das MSG erkennen sollte, falls der DPF zugesetzt ist oder andere Probleme vorliegen.

Da die Alternative heißt, in Kroatien den Fehler beheben zu lassen, nehme ich das Restrisiko in Kauf.

Gruß

Steven

Beitrag von „SwissT“ vom 13. Juli 2021 um 16:48

[Zitat von steven4.2](#)

Da der Kurzschluss des Sensors aber nicht permanent anliegt gibt es Phasen in denen das MSG erkennen sollte, falls der DPF zugesetzt ist oder andere Probleme vorliegen.

Davon würde ich nicht gerade ausgehen, gewisse Fehler werden auch erst verzögert gesetzt. Vor allem nicht-zeitkritische Fehler werden erst gesetzt, wenn der Fehler eine bestimmte Zeit lang bestehen bleibt.

Ich pflichte dir jedoch bei, dass ein defekter Differenzdruckgeber nicht unbedingt einen vollen Filter bedeutet.

Soweit mir ist, sollte man mit dem vcds den den Wert auslesen können (wahrscheinlich basierend auf den Werten vor Ausfall des Differenzdruckgeber). Behafte mich aber nicht darauf, weiss nicht wie das mit dem Füllegrad im Fehlerfall vom Steuergerät gehandhabt wird.

Beitrag von „steven4.2“ vom 18. Juli 2021 um 20:10

Hallo zusammen,

ich finde die Schläuche zwischen DPF und Sensoren nirgends online zu bestellen. Hat jemand einen Tipp? Wenn nicht fahre ich mal zur VW-Werkstatt und bestelle dort.

Danke und Gruß

Steven

Beitrag von „steven4.2“ vom 30. Oktober 2021 um 20:32

Hallo zusammen,

ich habe nun vor knapp drei Monaten beide Differenzdrucksensoren getauscht. Seit heute leider wieder einen Fehler mit dem Sensor Bank 1. Diesmal ein andere Fehler. Abgelegt ist „Elektrischer Fehler“. Der Differenzdruck wird mit 900hPa und die Rohspannung mit knapp 5V angezeigt. Hört sich eher nach einem Defekt im Kabel an, oder was meint ihr?

Gruß

Steven

Beitrag von „steven4.2“ vom 5. Juni 2022 um 18:18

Hallo zusammen,

ich habe beim letzten Mal vor etwa 20.000km und einem halben Jahr beide Differenzdrucksensoren erneut tauschen müssen.

Damals dachte ich, dass die Sensoren vielleicht aus einer schlechten Charge wären und deshalb beide plötzlich wieder defekt.

Nun ist einer der beiden (leider wieder Bank 1, da kommt man nur aufwändig dran) wieder defekt und meldet unplausible Werte.

Bank 1 meldet im Leerlauf rund 380mV, Bank 2 meldet ca. 540mV, was plausibel ist.

Mit einem halben Tag Arbeit und der mittlerweile erarbeiteten Übung bei diesem Tausch wäre das verkraftbar. Aber die Frage ist:

Wieso gehen die Dinger ständig kaputt? Das muss doch eine andere Ursache als die Sensoren selbst geben.

Hat jemand eine Idee?

Gruß Steven

Beitrag von „Goka“ vom 6. Juni 2022 um 07:33

Hallo Steven,

warum die Dinger kaput gehen kann ich nicht sagen. Man liest auch nicht sooo häufig davon.

Aber wenn einer oder beide ungünstig liegen - kannst Du doch den oder die Schläuche verlängern (und Kabel) - und an eine stelle plazieren, wo mam gut dran kommt. Er misst ja einen statischen Druck. Das kann er ja auch von woanders machen ;).

Gruss Volker

Beitrag von „steven4.2“ vom 6. Juni 2022 um 19:13

Zitat von Goka

Hallo Steven,

warum die Dinger kaput gehen kann ich nicht sagen. Man liest auch nicht sooo häufig davon.

Aber wenn einer oder beide ungünstig liegen - kannst Du doch den oder die Schläuche verlängern (und Kabel) - und an eine stelle plazieren, wo mam gut dran kommt. Er misst ja einen statischen Druck. Das kann er ja auch von woanders machen ;).

Gruss Volker

Hallo Volker,

danke für den Tipp. Genau das hab ich mir heute morgen auch gedacht.

Die Ursache zu beheben wäre natürlich besser, aber wer weiß ob ich jemals dahinterkomme.

Gruß

Steven

Beitrag von „steven4.2“ vom 9. Juni 2022 um 20:36

Hallo zusammen,

die Kabel des Differenzdrucksensors laufen leider sehr versteckt vom Getriebetunnel zum MSG, sodass ich nicht nachvollziehen kann, wo der Kabelstrang durchgeht.

Es scheint laut Stromlaufplan einen Stecker „T17f“ zu geben worüber der Leitungssatz zum Rest des Motorleitungssatzes geht. U.A. läuft darüber Euch der Ölstandssensor, was mir bei der Suche aber nicht die erhoffte Erleichterung brachte.

Weiß jemand, wie ich nachvollziehen kann, wo genau dieser Stecker sitzt?

Gruß

Steven

Beitrag von „Boosthaardyy“ vom 24. Oktober 2022 um 01:13

Hallo, ich habe mir jetzt einen Touareg 7P6 Facelift 2015 Baujahr gekauft mit dem 4.2 TDI, In Elsa von VW steht, dass es den Motor mit und ohne Dieselpartikelfilter gab.

Dazu standen mehrere PR-Nummern, die ein DPF haben sollen, diese Nummer finde ich bei mir auf dem Blatt, wo die Nummern stehen aber nicht.

Heißt das, ich habe keine DPF?

Kann jemand dazu etwas sagen?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 24. Oktober 2022 um 06:28

[Zitat von Boosthaardyy](#)

Hallo, ich habe mir jetzt einen Touareg 7P6 Facelift 2015 Baujahr gekauft mit dem 4.2 TDI, In Elsa von VW steht, dass es den Motor mit und ohne Dieselpartikelfilter gab.

Jeder V8 TDI in der EU erfüllte die Euro5-Norm und hatte daher auch immer einen DPF. Von daher hat deiner auch einen DPF (ich nehme mal an, dass du in der EU wohnst).

MfG

Hannes