

Partikelfilter maximale Beladung überschritten Temperaturfühler

Beitrag von „talnit“ vom 13. März 2022 um 19:25

Hallo liebe T-Reg Freunde,

ich bin ein Leser mit viel Bewunderung für euer Fachwissen. Nachdem ich jetzt seit vielen Jahren ohne echte Probleme mit dem T-Reg V6 3,0 TDI BKS, Bj 2005 178tkm unterwegs bin, hat uns der Wagen jetzt erstmalig komplett im Stich gelassen.

Folgende Fehlermeldung:

009263 Partikelfilter P242F - 001- Maximale Beladung überschritten- Warnleuchte ein

Der Wagen geht auch sofort in den Notlauf. Beim Auslesen mit VCDS habe ich gesehen, dass die Beladung bei 55,5 liegt und die letzte Regeneration 2000 km her ist. Ich habe den Eindruck er regeneriert nicht mehr.

Festgestellt habe ich auch, dass die Temperatur Abgastemperatur nach Vorkatalysator immer bei 551°C steht (warmer oder kalter Motor). Die Temperatur vor dem Partikelfilter wird richtig angezeigt. Eine Notregeneration konnte ich nicht anstossen, weil das System den Startcode 10016 nicht anerkennt. Ich denke, dass die ganze Misere damit zu tun haben könnte, dass die Temperatur nicht passt.

Ich habe aber schon neue T-Fühler bestellt. Da gab es gem. Katy zwei: Vor Turbolader und vor Russpartikelfilter. Einen T-Fühler nach Vorkatalysator gab es dort nicht. Ich habe mal beide gekauft, weiß allerdings nicht, ob es der vor dem Partikelfilter ist.

Jetzt suche ich nach folgenden Antworten:

Ist der Wert für die Abgastemperatur nach dem Vorkat überhaupt relevant, wenn es diesen Fühler wohl nicht gibt, oder ist das der gleiche, wie der vor dem Turbolader, dessen Wert ich in den MWB nicht finde?

Hat einer eine Idee, warum die Notregeneration nicht startet?

Für jeden Tipp bin ich dankbar.

Gruß

Toni

Beitrag von „coala“ vom 13. März 2022 um 19:41

Servus Toni,

eine "Notregeneration" hilft dir gar nichts, wenn der maximale Beladungswert des DPF erreicht ist. Dieser bezieht sich (rechnerisch) auf die Masse an Asche, die im DPF im Laufe der Zeit angesammelt wurde. Und Asche ist als mineralischer Rückstand eben nicht verbrennbar, insofern würde auch ein Regenerationszyklus nichts bewirken, denn dieser brennt eben nur in bestimmten Intervallen den Ruß ab.

Ich glaube in deinem Fall in Anbetracht des Beladungswertes eher nicht, dass ein defekter Sensor ursächlich ist, sondern schlichtweg die maximal zulässige Aschemenge überschritten wurde. Dazu passt auch in etwa die Fahrleistung, wobei das auch vom Fahrprofil abhängt, also mal mehr und mal weniger sein kann.

Die Lösung wäre in dem Fall dann ein neuer DPF, bzw. die Reinigung des vorhandenen durch einen entsprechend ausgerüsteten Fachbetrieb.

Grüße

Robert

Beitrag von „coala“ vom 13. März 2022 um 19:53

Toni, kannst du bitte das dritte Bild nochmals etwas lesbarer einstellen? Bzw. beim Messwertblock 104 die Messwertbeschreibungen manuell wiederholen? Ich kann zwar die Zahlen halbwegs lesen, nicht jedoch die Bezeichnungen.

Danke und Grüße

Robert

Beitrag von „talnit“ vom 13. März 2022 um 20:04

[Zitat von coala](#)

Toni, kannst du bitte das dritte Bild nochmals etwas lesbarer einstellen? Bzw. beim Messwertblock 104 die Messwertbeschreibungen manuell wiederholen? Ich kann zwar die Zahlen halbwegs lesen, nicht jedoch die Bezeichnungen.

Danke und Grüße

Robert

Sorry ist echt schlecht zu lesen:

MWB 104 Partikelfilter

Ölaschevolumen 0,43 Beladungsrussmassewert 55,5. Beladungsrussmassewert 16,8 Strecke seit letzter Regeneration 2000km

MWB 102 Geberwerte Abgasnachbehandlung

Abgastemperatur nach Vorkatalysator 551°C, Abgastemperatur vor Partikelfilter 88,5°C , Differenzdruck Partikelfilter 19,6 mbar, offset Differenzdruck 0,0 mbar

MWB 100 Service Regeneration Motordrehzahl 777/min, Abgastemperatur vor Partikelfilter 88,5°C, Aktuelle Regenerationdauer 0,0 Abbruch erkannt 0

Das steht dort

Beitrag von „talnit“ vom 13. März 2022 um 20:13

[Zitat von coala](#)

Servus Toni,

eine "Notregeneration" hilft dir gar nichts, wenn der maximale Beladungswert des DPF erreicht ist. Dieser bezieht sich (rechnerisch) auf die Masse an Asche, die im DPF im Laufe der Zeit angesammelt wurde. Und Asche ist als mineralischer Rückstand eben nicht verbrennbar, insofern würde auch ein Regenerationszyklus nichts bewirken, denn

dieser brennt eben nur in bestimmten Intervallen den Ruß ab.

Ich glaube in deinem Fall in Anbetracht des Beladungswertes eher nicht, dass ein defekter Sensor ursächlich ist, sondern schlichtweg die maximal zulässige Aschemenge überschritten wurde. Dazu passt auch in etwa die Fahrleistung, wobei das auch vom Fahrprofil abhängt, also mal mehr und mal weniger sein kann.

Die Lösung wäre in dem Fall dann ein neuer DPF, bzw. die Reinigung des vorhandenen durch einen entsprechend ausgerüsteten Fachbetrieb.

Grüße

Robert

Alles anzeigen

Hallo Robert,

wie hoch darf denn die maximale Ölaschebeladung sein?

Ich habe irgendwo etwas von 0,68 gelesen. 178tkm wäre auch etwas wenig für einen komplett überladenen DPF. Mir scheint der Beladungsrussmassewert zu hoch und die letzte Regeneration mit 2000 km sehr lange her.

Bevor ich einen neuen DPF kaufe, würde ich erst gerne wissen, ob die Ölasche wirklich nur 0,43 sein darf.

Gruß

Toni

Beitrag von „talnit“ vom 13. März 2022 um 20:21

Wie kann ich denn den Ölaschewert zurücksetzen? Das muss je irgendwie gehen, wenn ich z.B., einen neuen DPF. einbaue.

Ich könnte ja mal sehen, was er macht, wenn ich ihn auf 0,41 setze.

Was ist denn von den DPFs in der Bucht zu halten?

Die kriegt man ja schon für 200 Euro im AT.

Da gibt es Nachbauten oder originale, generalüberholte. Alles mit Garantie.

Gruß

Toni

Beitrag von „coala“ vom 13. März 2022 um 20:22

Servus Toni,

ich schau morgen mal nach. Es sind, glaube ich, entweder 0,46 oder 0,64. In beiden Fällen solltest du dann noch ne Weile Schonzeit haben und kommst vorerst wohl noch davon in Sachen DPF 😊.

Grüße

Robert

Beitrag von „Goka“ vom 13. März 2022 um 20:54

Hallo Toni,

mit vcds kannst Du die "Lernwerte DPF" zurücksetzen. Ist (glaube ich) unter Motorsteuerung und Grundeinstellung.

Dann misst der Differenzdrucksensor den Gegendruck und der Wagen geht ggf. in die normale Regeneration, wenn die vorherige schon vor 2000km war, mit Sicherheit.

Vielleicht ist der Spuk dann vorbei.

Gruß Volker

Beitrag von „IngoM“ vom 13. März 2022 um 22:30

[Zitat von coala](#)

Servus Toni,

ich schau morgen mal nach. Es sind, glaube ich, entweder 0,46 oder 0,64. In beiden Fällen solltest du dann noch ne Weile Schonzeit haben und kommst vorerst wohl noch davon in Sachen DPF 😊.

Grüße

Robert

Guten Abend,

die Antwort gibt es bereits hier:

[Zitat von coala](#)

Servus Ingo,

der Reparaturleitfaden nennt als Grenzwert 0,46. Darüber muss der DPF getauscht (oder gereinigt) werden.

Grüße

Robert

Gruß, Ingo

Beitrag von „talnit“ vom 14. März 2022 um 11:40

[Zitat von Goka](#)

Hallo Toni,

mit vcds kannst Du die "Lernwerte DPF" zurücksetzen. Ist (glaube ich) unter Motorsteuerung und Grundeinstellung.

Dann misst der Differenzdrucksensor den Gegendruck und der Wagen geht ggf. in die normale Regeneration, wenn die vorherige schon vor 2000km war, mit Sicherheit.

Vielleicht ist der Spuk dann vorbei.

Gruss Volker

Hallo,

der Wagen läuft wieder.

Ich habe die Lernwerte vom DPF zurückgesetzt. Allerdings hat er jetzt ein Ölaschevolumen von 0. Ich würde das gerne wieder nach oben anpassen. Entweder auf die ursprünglichen 0,43 oder auf 0,40, damit der Wert realistisch ist.

Im VDS stand aber auch, dass der Wagen nach der Rücksetzung der neue Wert nicht dauerhaft abgelegt wird, sondern es sollen nur die Lernwerte gelöscht werden. Was auch immer das bedeutet. Ich werde demnächst nochmal per VCDS die Werte kontrollieren.

Vielen Dank

Toni

Beitrag von „talnit“ vom 14. März 2022 um 11:55

Achja, die Temeperaturfühler habe ich ausgetauscht. Der überhöhte Wert 551 ist geblieben, lag also nicht am Fühler.

Beitrag von „coala“ vom 14. März 2022 um 19:22

Servus,

den Wert 0,46 (= 460 ml Aschevolumen), den ich seinerzeit schrieb (siehe Zitat in Beitrag #), kann ich nach heutiger Nachfrage so bestätigen.

Grüße

Robert

Beitrag von „talnit“ vom 14. März 2022 um 21:08

[Zitat von coala](#)

Servus,

den Wert 0,46 (= 460 ml Aschevolumen), den ich seinerzeit schrieb (siehe Zitat in Beitrag #), kann ich nach heutiger Nachfrage so bestätigen.

Grüße

Robert

Naja, dann ist mein DPF mit 0,43 ja sowieso fast am Ende.

Was ist denn von den DPFs in der Bucht zu halten?

Die kriegt man ja schon für 200 Euro im AT.

Da gibt es Nachbauten oder originale, generalüberholte. Alles mit Garantie.

Ich habe mal einen von meinem T5.2. reinigen lassen, das hat gar nicht funktioniert. Ich tendiere zu einen generalüberholten Originalteil für gute 300 Euro.

Irgendwelche Erfahrungen?

Gruß

Toni

Beitrag von „Goka“ vom 15. März 2022 um 20:09

Hallo Toni,

ich fahre seit einigen 10tkm mit Ölasche=0, das macht erst mal gar nichts.

Habe 335tkm drauf und er regeneriert jeweils erst nach mehr als 1500km.

Bei Dir hat nur der (überzogene) Rechenwert der Ölsche für "Theater" gesorgt.

Nach meiner Erfahrung bleibt der nun bei Null.

Tauschen würde ich erst mal nichts.

Gruß Volker

Beitrag von „talnit“ vom 16. März 2022 um 14:06

Zitat von Goka

Hallo Toni,

ich fahre seit einigen 10tkm mit Ölasche=0, das macht erst mal gar nichts.

Habe 335tkm drauf und er regeneriert jeweils erst nach mehr als 1500km.

Bei Dir hat nur der (überzogene) Rechenwert der Ölsche für "Theater" gesorgt.

Nach meiner Erfahrung bleibt der nun bei Null.

Tauschen würde ich erst mal nichts.

Gruss Volker

Alles anzeigen

Klingt gut.

ich werde auch erstmal sehen, was die Werte in den nächsten Wochen/Monaten machen. Wenn alles normal aussieht, fahre ich wenigstens noch 30 tkm mit dem Filter.

Fahren tut der Wagen ja völlig normal.

Danke

Toni